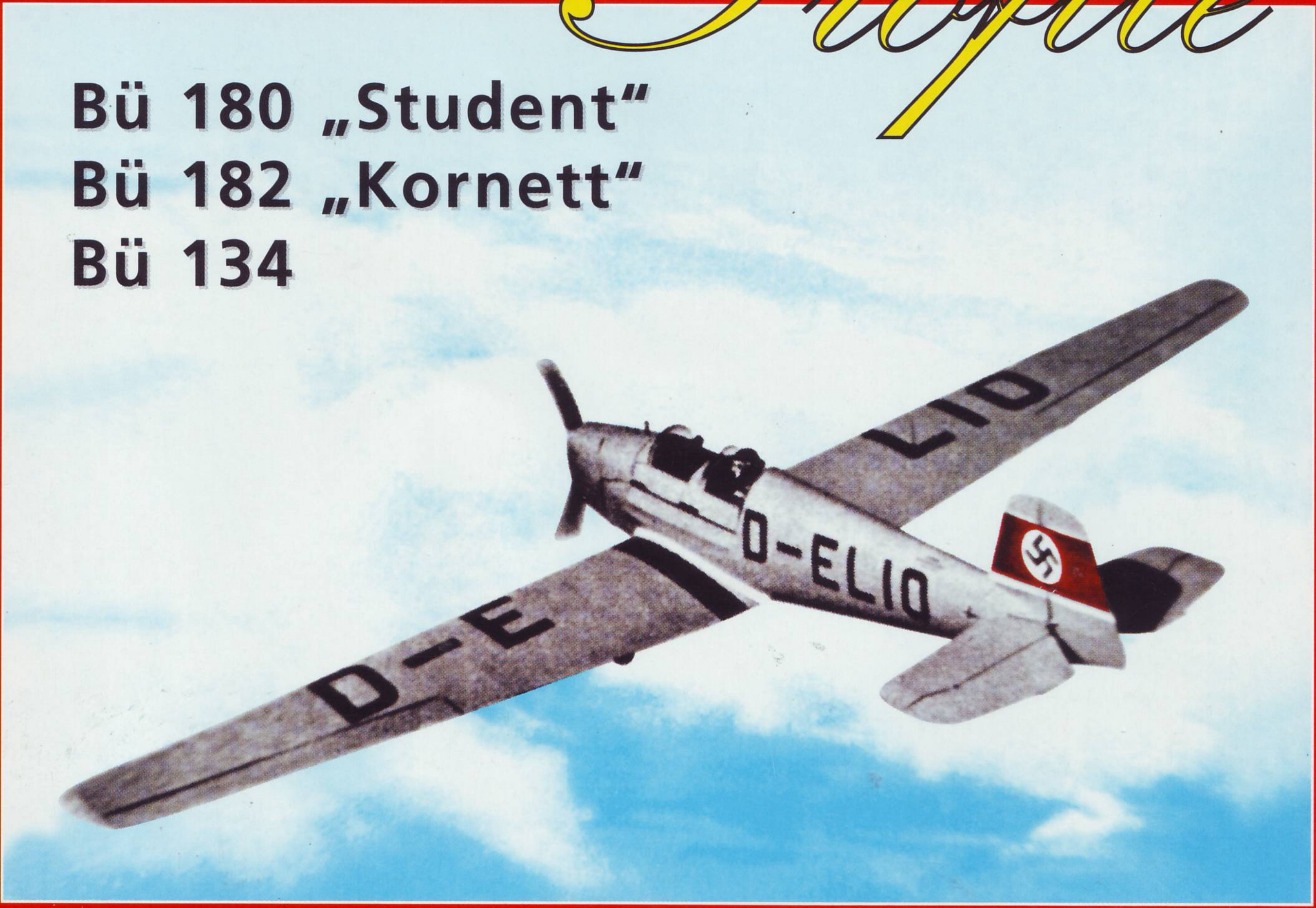
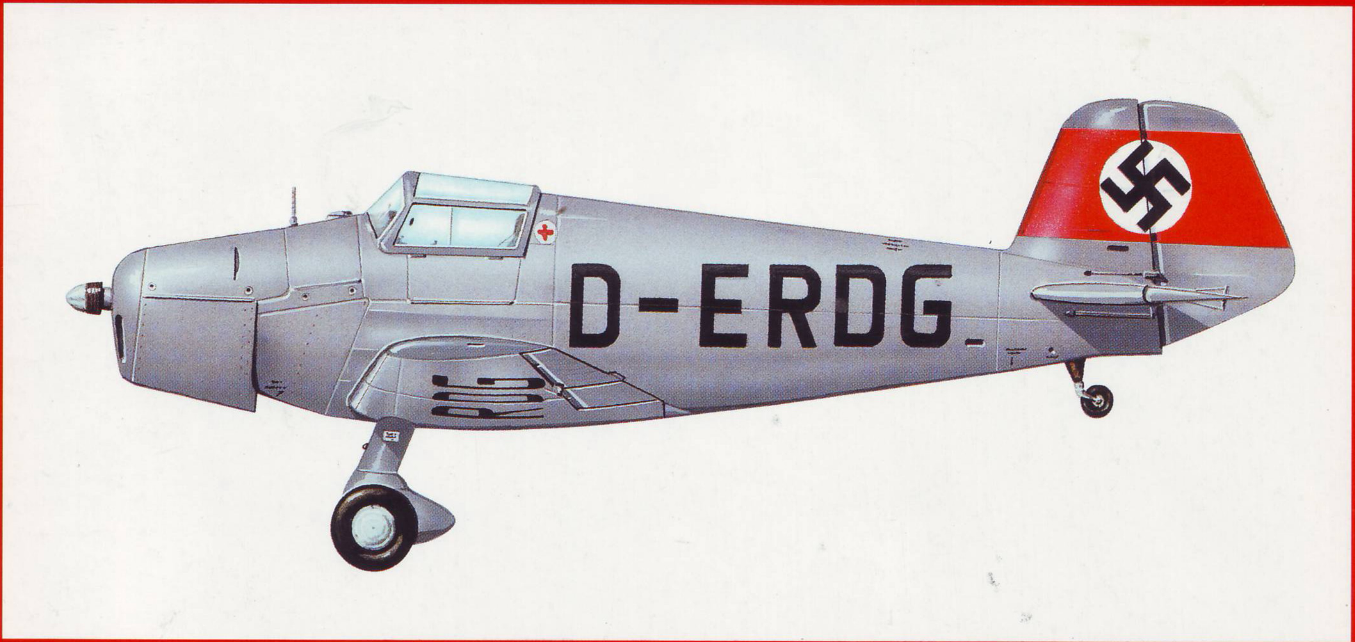
Preis DM 19,95 · SFr 19,95 · ÖS 140

FLUGZEUG
Profile

Bü 180 „Student“
Bü 182 „Kornett“
Bü 134


D-ELIQ
D-E
LIQ



36
4 394240 519955

Drei geniale Flugzeug-Typen, die dem Krieg zum Opfer fielen

36

Bückers Besondere – Die drei exquisiten Flugzeuge des Chefkonstrukteurs Andersson

Während bei Bücker die Serienfertigung der Doppeldecker Bü 131 „Jungmann“ und Bü 133 „Jungmeister“ auf Hochtouren lief, entwickelte das Konstruktionsteam von Andersson nacheinander drei Typen neuer Bauart.

Das waren der Schulterdecker Bü 134 und die Schul- und Sportflugzeuge als Tiefdecker Bü 180 und Bü 182.

Später folgte noch ein weiterer Tiefdecker, die Bü 181, die dann ein Flugzeug des Groß-Serienbaus für die Luftwaffe wurde. – Über diesen Typ wurde bereits in Nr. 30 unserer Flugzeug Profile-Reihe ausführlich berichtete.

Da das erste Flugzeug dieser drei der besonderen Konstruktionsreihe, die Bü 134, nur als Prototyp flog und danach aufgegeben wurde, beginnen wir mit dem ersten der beiden Tiefdecker-Typen.

Inhalt:

Bü 180 „Student“ Seite 3
Bü 182 „Kornett“ Seite 33
Bü 134 Seite 40

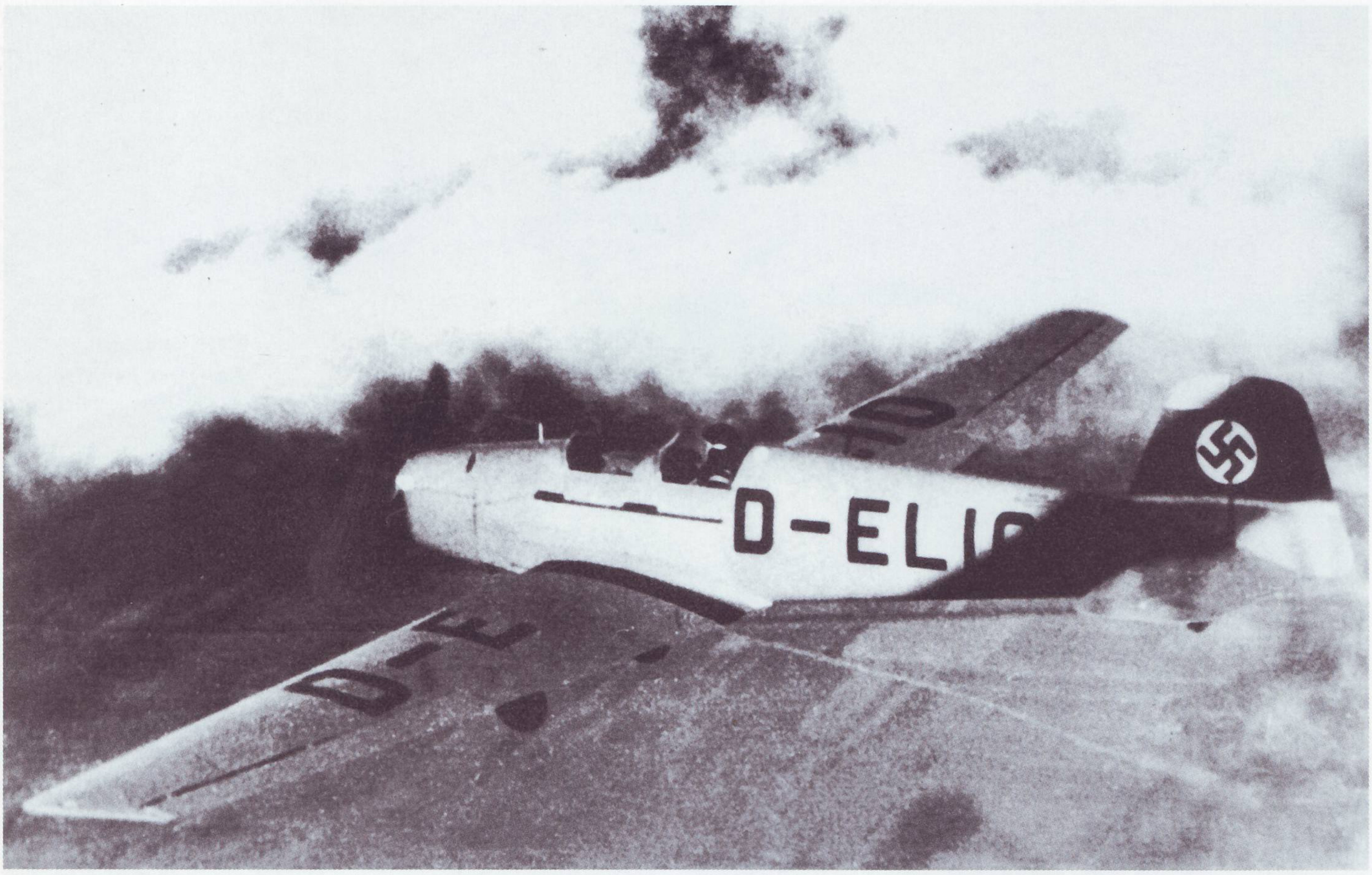
FLUGZEUG Profile Impressum:
Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Thomas-Mann-Str. 3, 89257 Illertissen
Tel.: 073 03/96 42 20
Fax: 073 03/96 41 41
Internet: www.flugzeug-publikation.de
e-mail: online@flugzeug-publikation.de

Autor: Erwin König
Bilder: Erwin König
Graphik: Manfred Meyer
Satz, Druck
u. Reprodkution: Tussa Druck GmbH, 89257 Illertissen

So leicht läßt sich der „Student“ heben.

HEINE
HEINE

Nur ein kleiner Mann muß hochsehen, denn der „Student“ mißt in der Höhe nur 1,85 m.



Der Prototyp D-ELIO über den Wolken.

Bü 180 „Student“

Das perfekte, ultraleichte Sportflugzeug mit hoher Leistungsfähigkeit und geringen Kosten

VON ERWIN KÖNIG

Dieser superleichte Eindecker-Typ war ein ausgesprochen ideales Flugzeug für den Sportflieger mit einem Fluggewicht von nur 540 kg. Das Flugzeug hatte zwei hintereinander liegende Sitze und war dem britischen DH94 „Moth Minor“ und Miles M 2 Hawk sehr ähnlich.

Es sollte speziell den privaten Sportfliegern dienen und deren Wünsche erfüllen. Das waren neben guten Flugeigenschaften kleine Betriebskosten bei hohen Leistungen, größte Flugsicherheit, geringer Anschaffungspreis und vielseitige Verwendungsmöglichkeit. All das war auch im „Student“ bestens vereinigt. Der „Student“ besaß sehr gutmütige Flugeigenschaften, wie alle Bücker-Flugzeuge. Er benahm sich selbst im überzogenen Flugzustand durchaus normal.

Er sollte auch für die Umschulung von Segelfliegern auf Motorflugzeugen Verwendung finden. Gerade das war mit dem „Student“ besonders gut möglich. – Einen Segelflieger konnte man nach nur fünf bis sechs Flügen am Doppelsteuer zum ersten Alleinflug starten lassen.

Mit nur 7,5 l Betriebsstoffverbrauch für 100 km war es das im Betrieb billigste Flugzeug seiner Leistungsklasse.

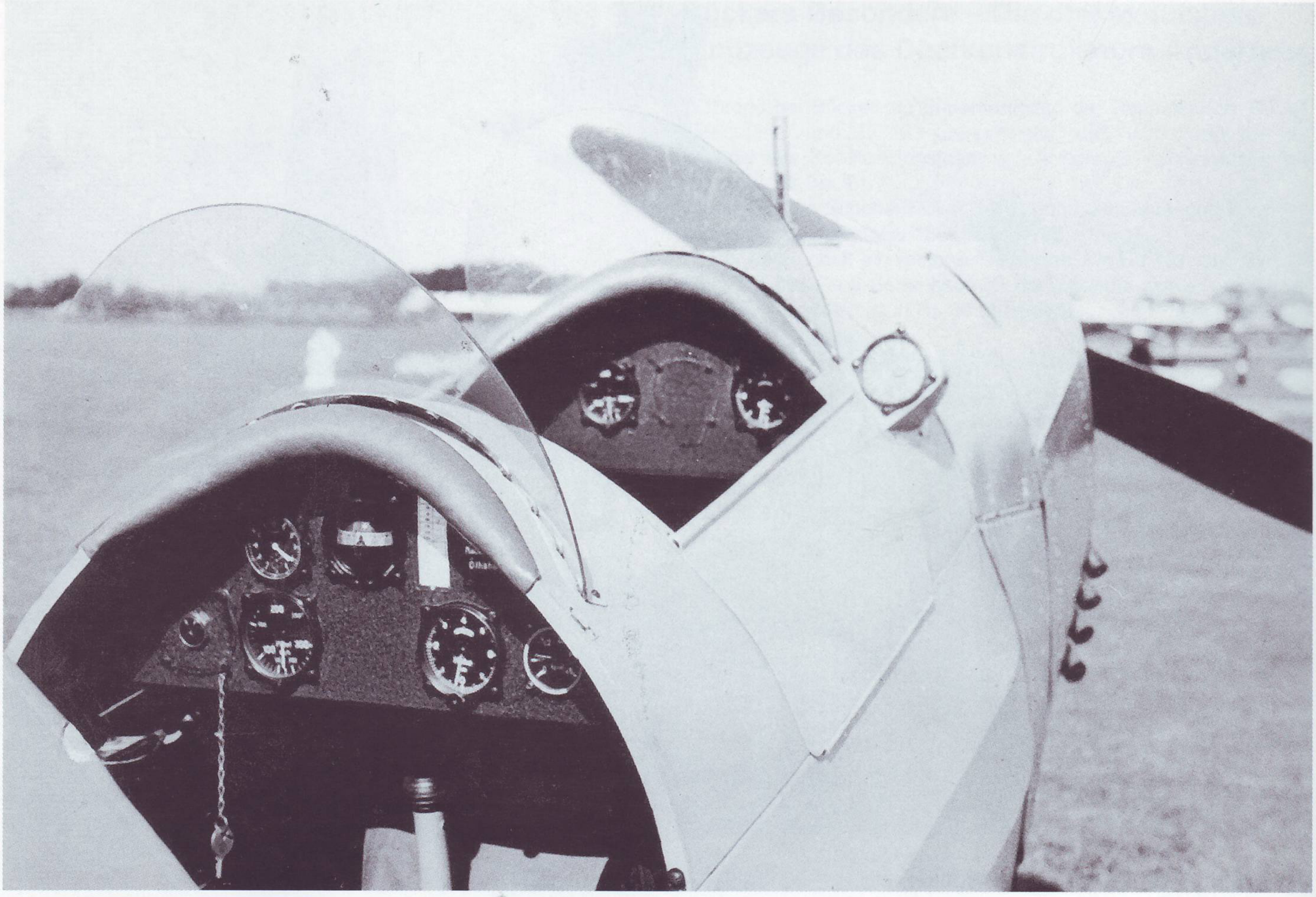
Der Prototyp der Bü 180 mit der Kennzeichnung D-ELIO flog erstmals im November 1937 und war mit einem französischen Motor Train-4T mit 40 PS ausgerüstet. Dieser Motor wurde später durch den 60 PS leistenden tschechischen Motor Walter Mikron II ersetzt, den auch die Mehrzahl aller „Studenten“ in der Ausführung Bü 180 B erhielten.

Da man Lieferungsschwierigkeiten mit der Fa. Zündapp hatte, konnten nur wenige Flugzeuge der Ausführung Bü 180 A mit dem Zündapp-Motor Z 9-092 von 50 PS ausgerüstet werden.

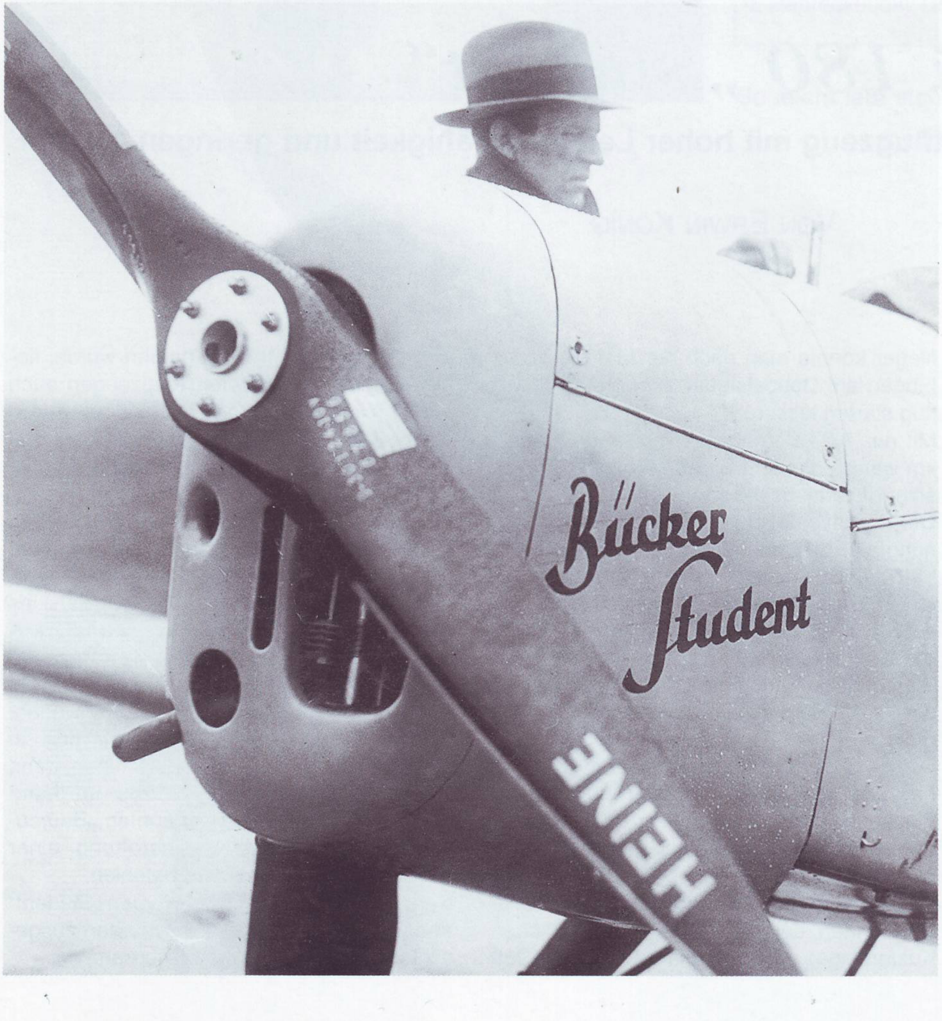
Beim Zuverlässigkeitsflug deutscher Sportfliegerinnen, der im Rahmen des Deutschen Küstenfluges vom 10. bis 14 August 1939 nach Wyk auf Föhr durchgeführt wurde, flogen unter 13 gestarteten Flugzeugen auch drei Bücker-“Studenten“ mit. Sieger wurde Liesel Bach mit „Student“ und auf Platz drei kam ebenfalls mit „Student“ Beate Köstlin, die spätere Beate Uhse.

Bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges wurden insgesamt 20 „Studenten“ gebaut. Die Mehrzahl fand an deutschen Fliegerschulen Verwendung, einige wurden ins Ausland geliefert, wie die Maschine OK-SHA in die Tschechoslowakei oder die Flugzeuge mit Kennung HB-UTO und HB-EFO in die Schweiz. Eine ging auch nach Schweden. Sie entgingen dem Schicksal der in Deutschland vorhandenen Maschinen, denn infolge Materialmangels wurde im März 1943 im Zuge einer sogenannten „Baumusterbereinigung“ die Verschrottung einer Anzahl von Flugzeugtypen befohlen.

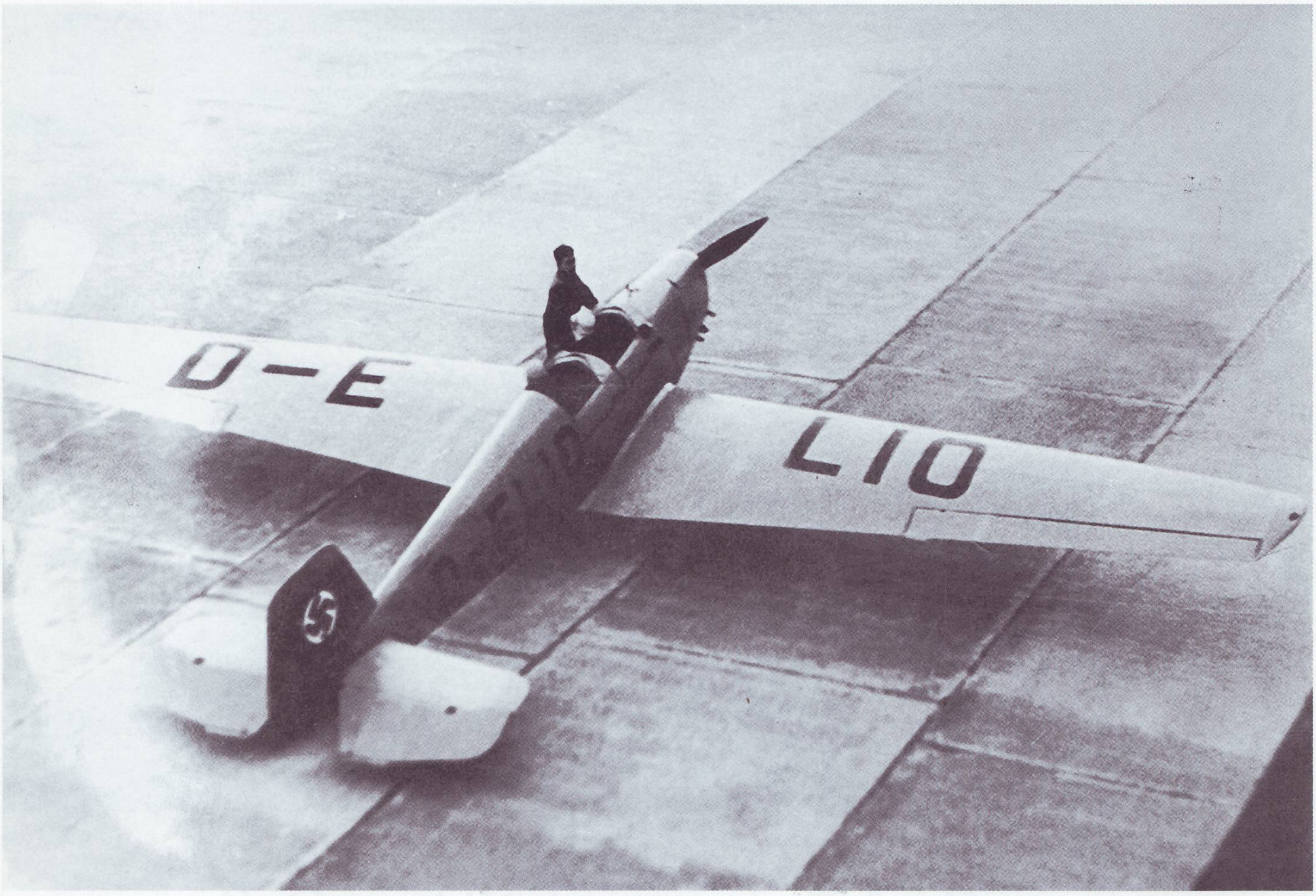
Dem fielen auch die Bücker-Typen „Student“ und „Kornett“ zum Opfer. Sie mußten ausgeschlachtet und verschrottet werden.

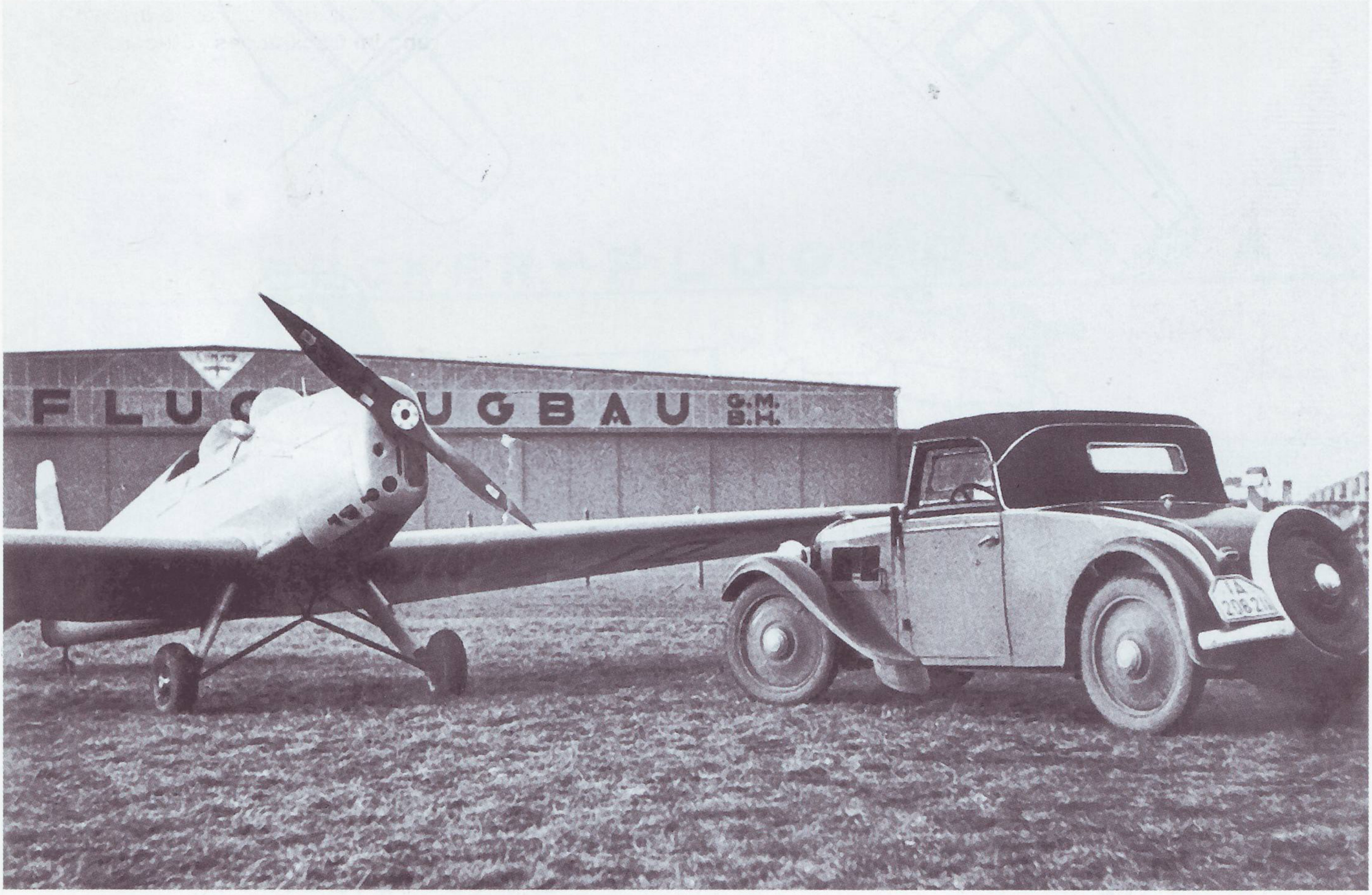


Die spartanisch einfache Instrumentierung im Cockpit des „Student".

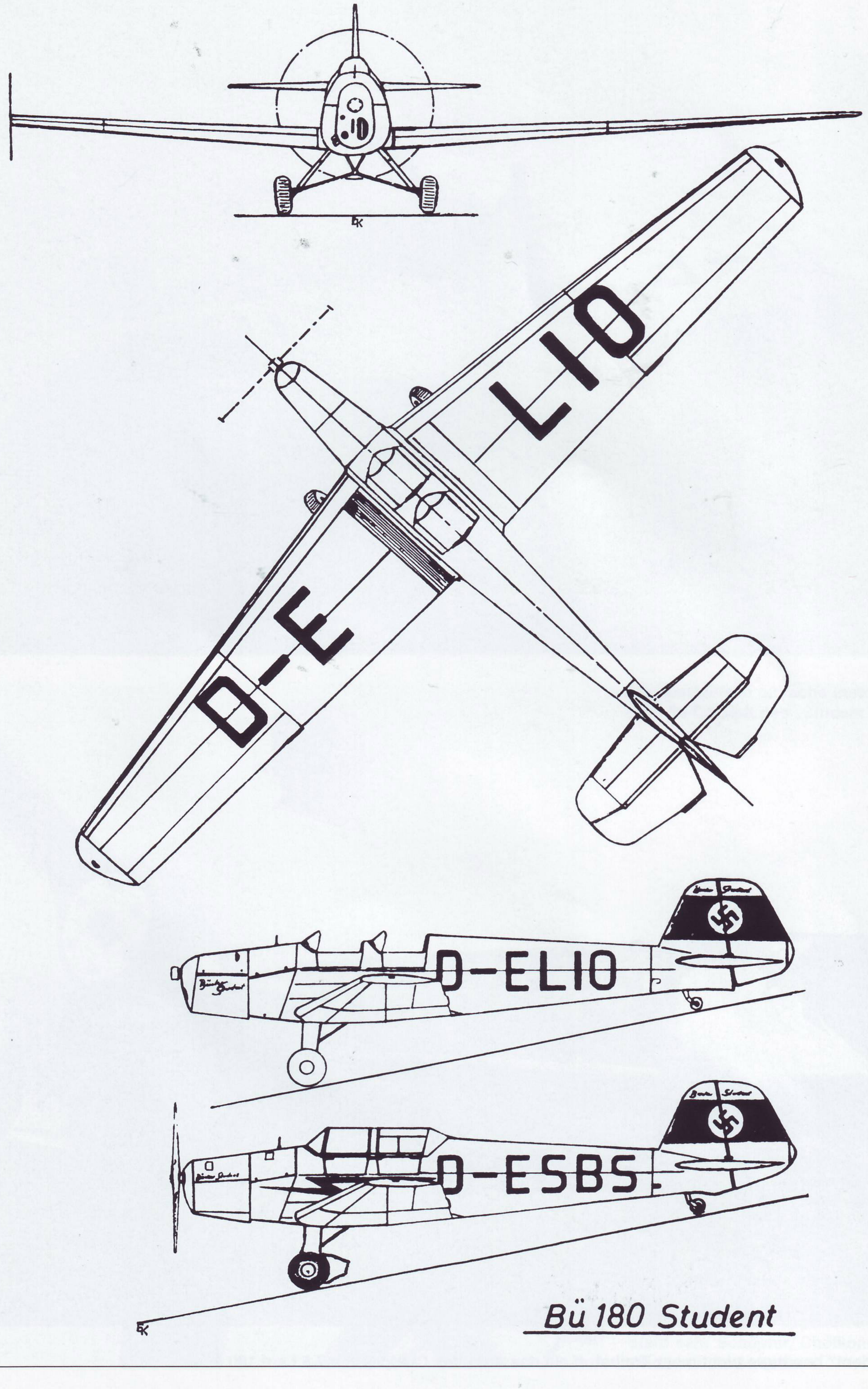


Das Motorgesicht des „Student" mit Walter Mikron II und dem schokoladenbraunen Heine-Propeller. Dahinter steht sein Schöpfer, Chefkonstrukteur Anders J. Andersson.

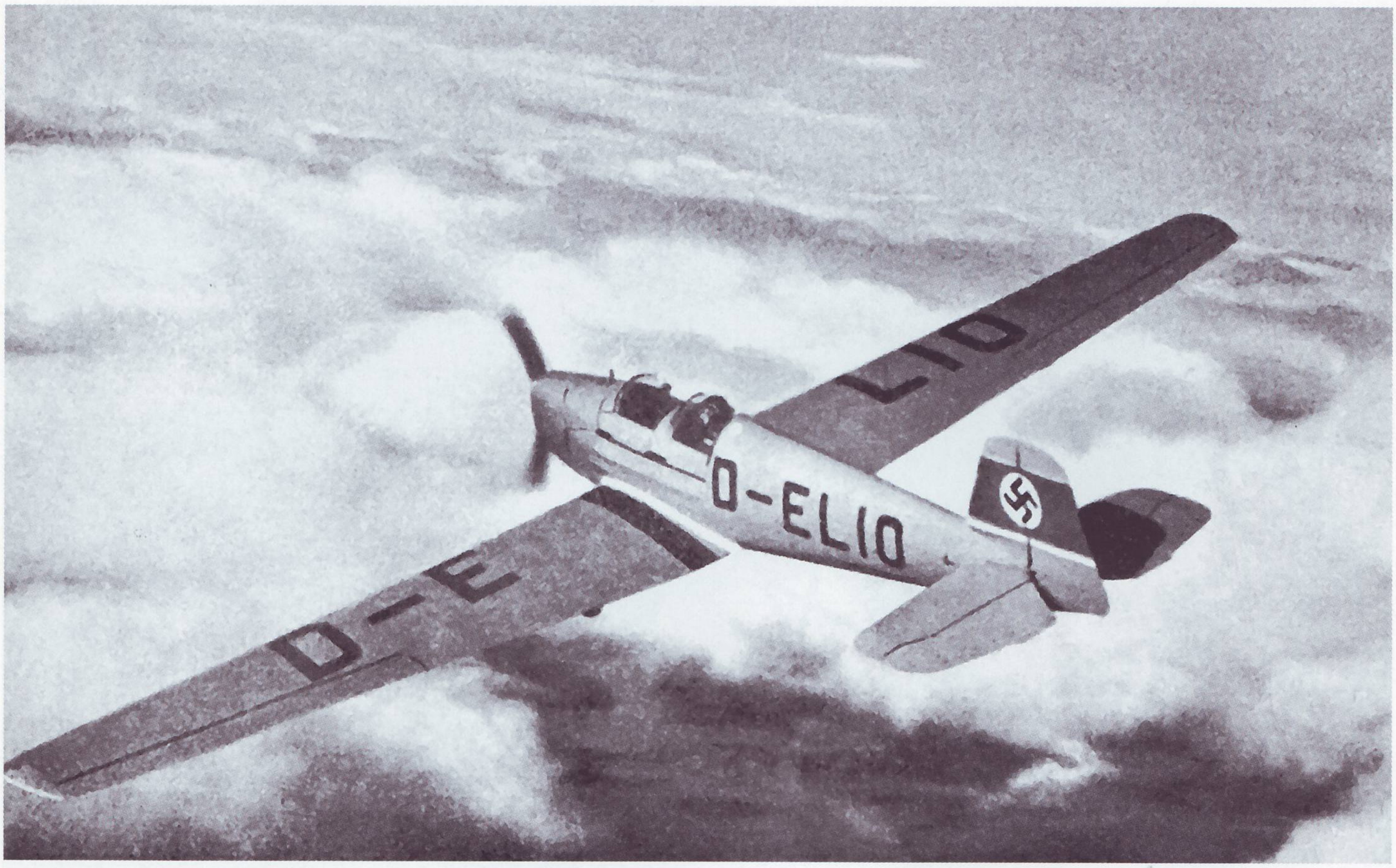


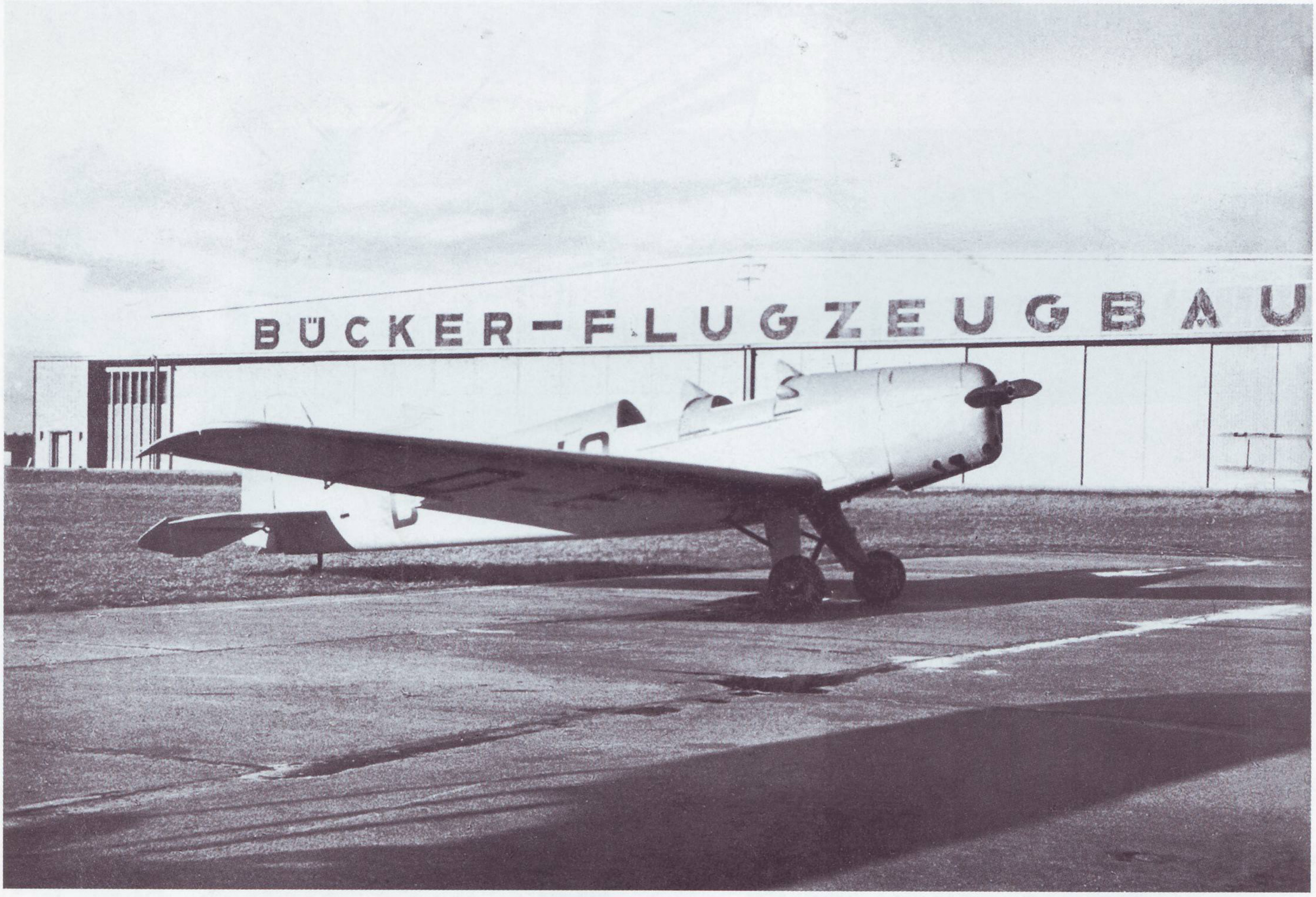

FLUGZEUGBAU G.M.B.H.
IA 208

Der „Student“ benötigte nicht mehr Treibstoff als das Auto des Chefpiloten: 7,5 l auf 100 km.

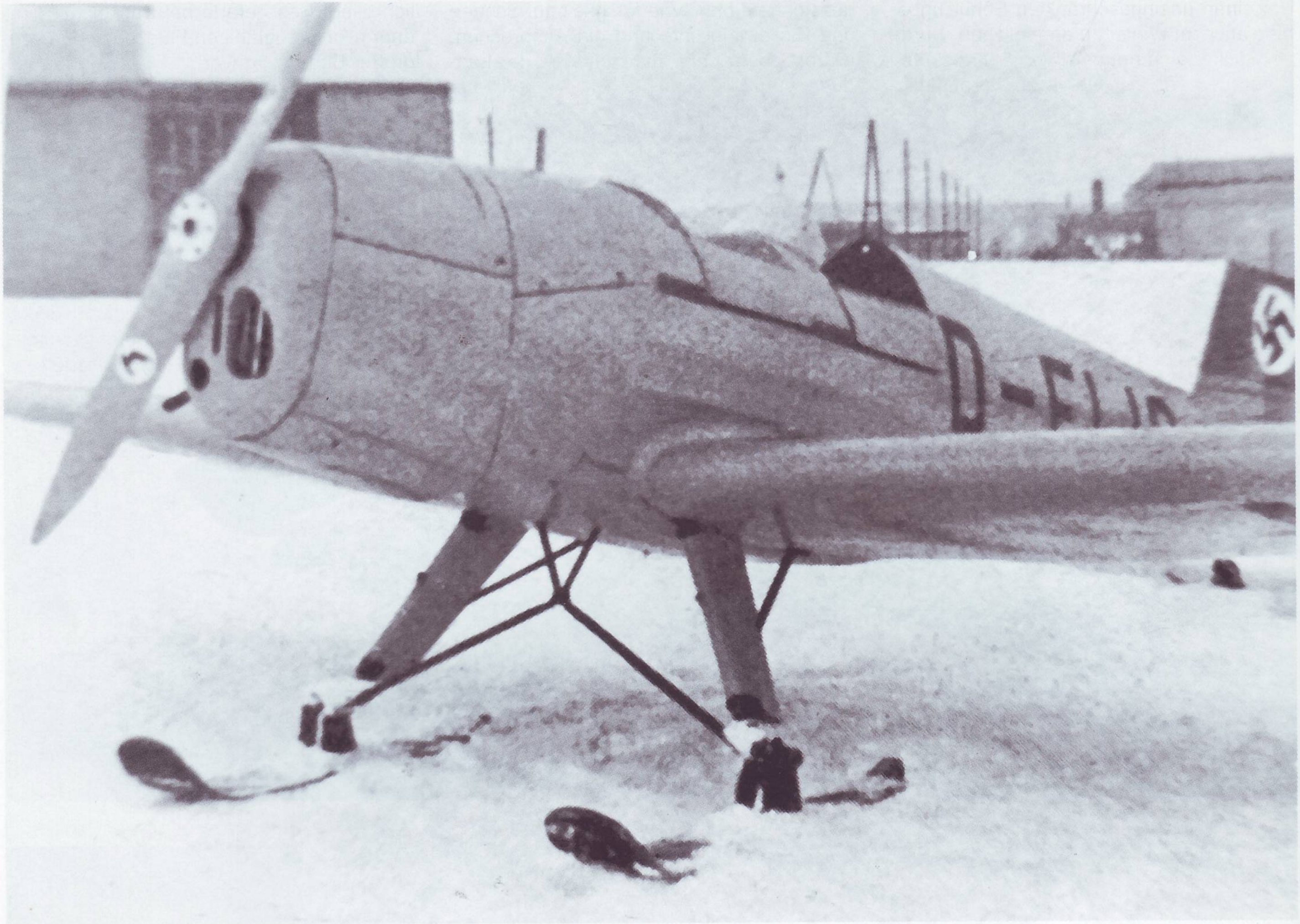

EK
D-E LIO
D-ELIO
D-ESBS
EK

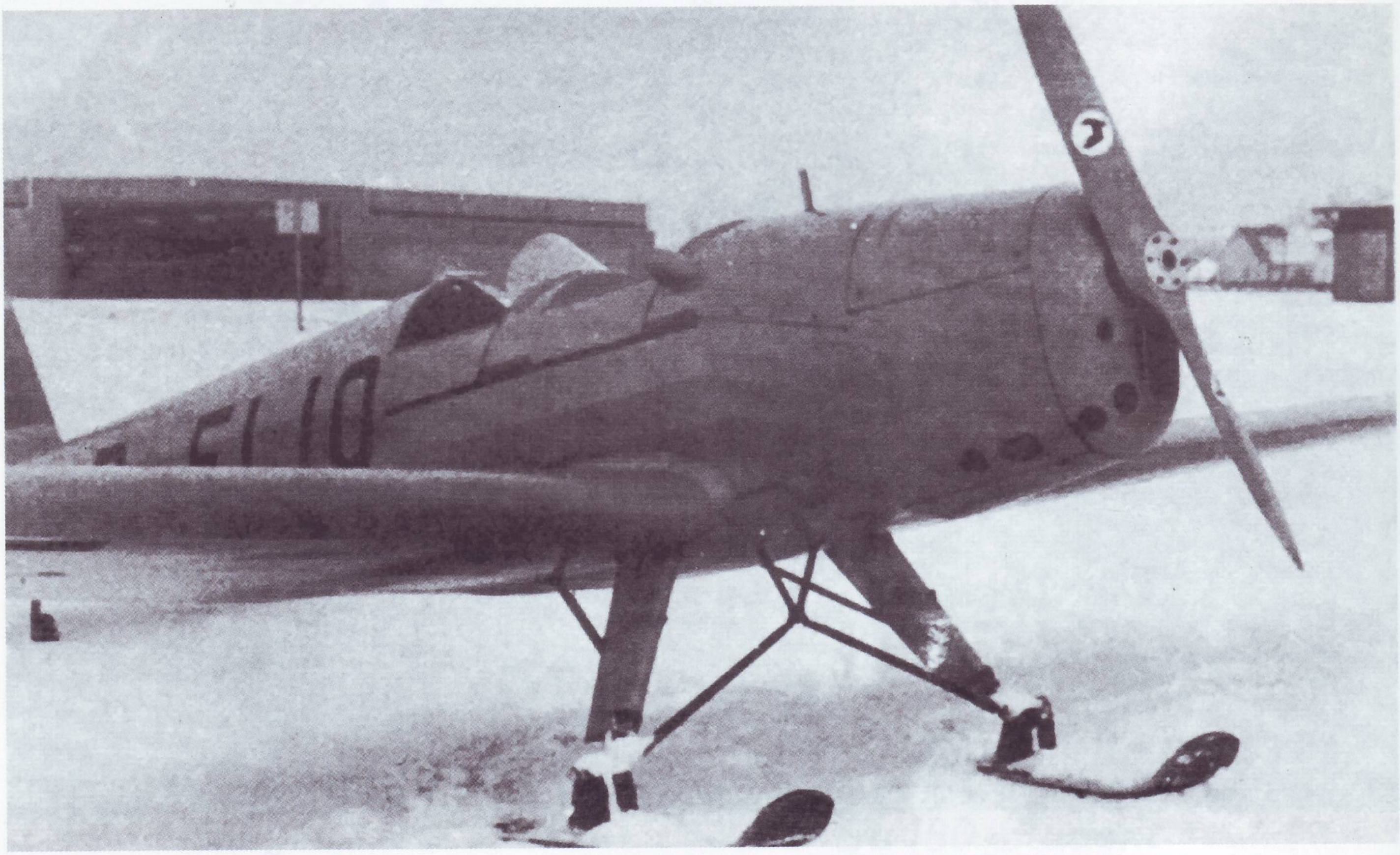
Bü 180 Student


D-ELIO
D-E
LIO


BÜCKER-FLUGZEUGBAU

Mit 11,50 m Spannweite wie ein Segelflugzeug. – Das Flugzeug ist geeignet, um Segelflieger schnell und einfach auf Motorflug umzuschulen. Nach fünf bis sechs Flügen am Doppelsteuer war der erste Alleinflug möglich.

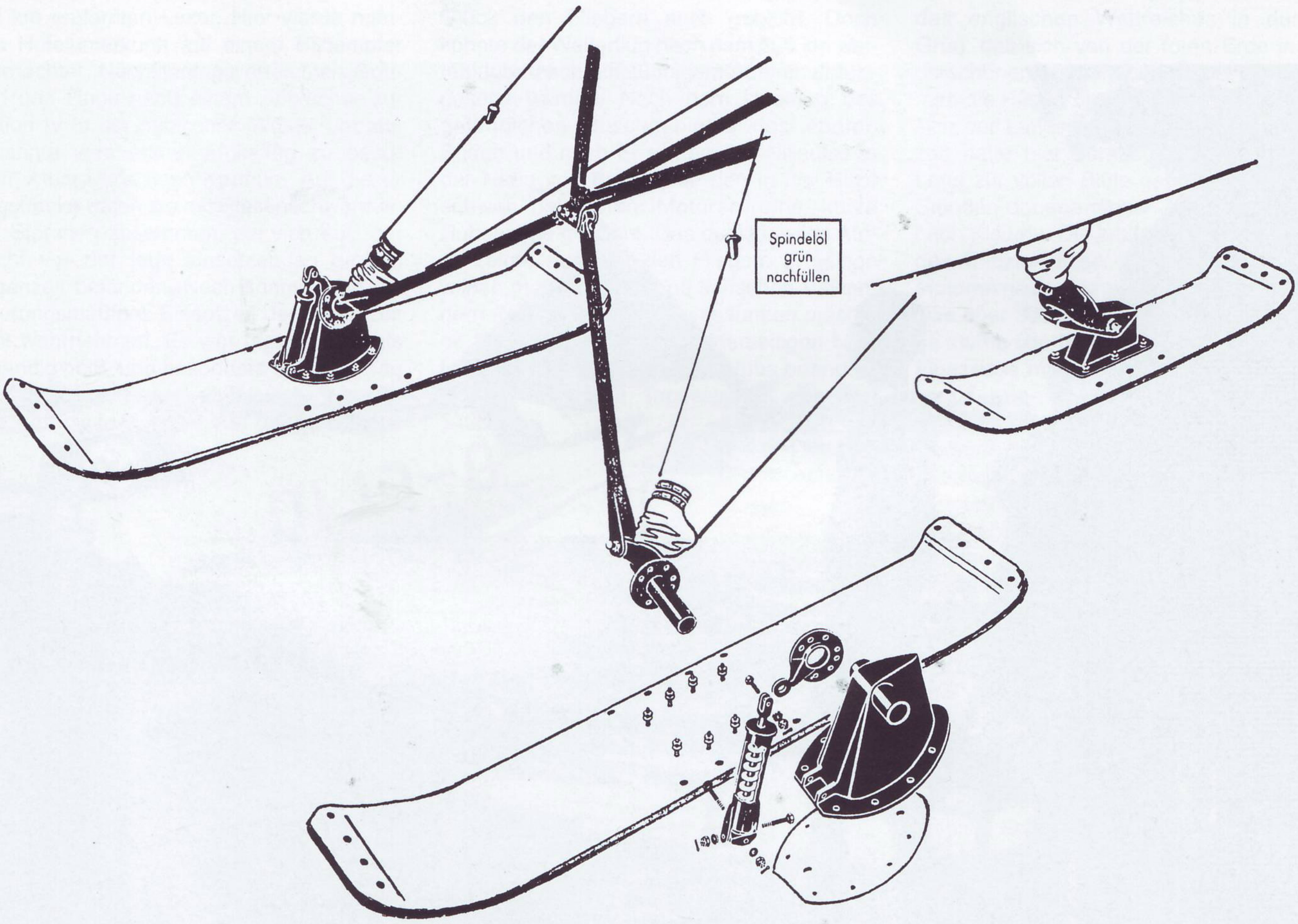


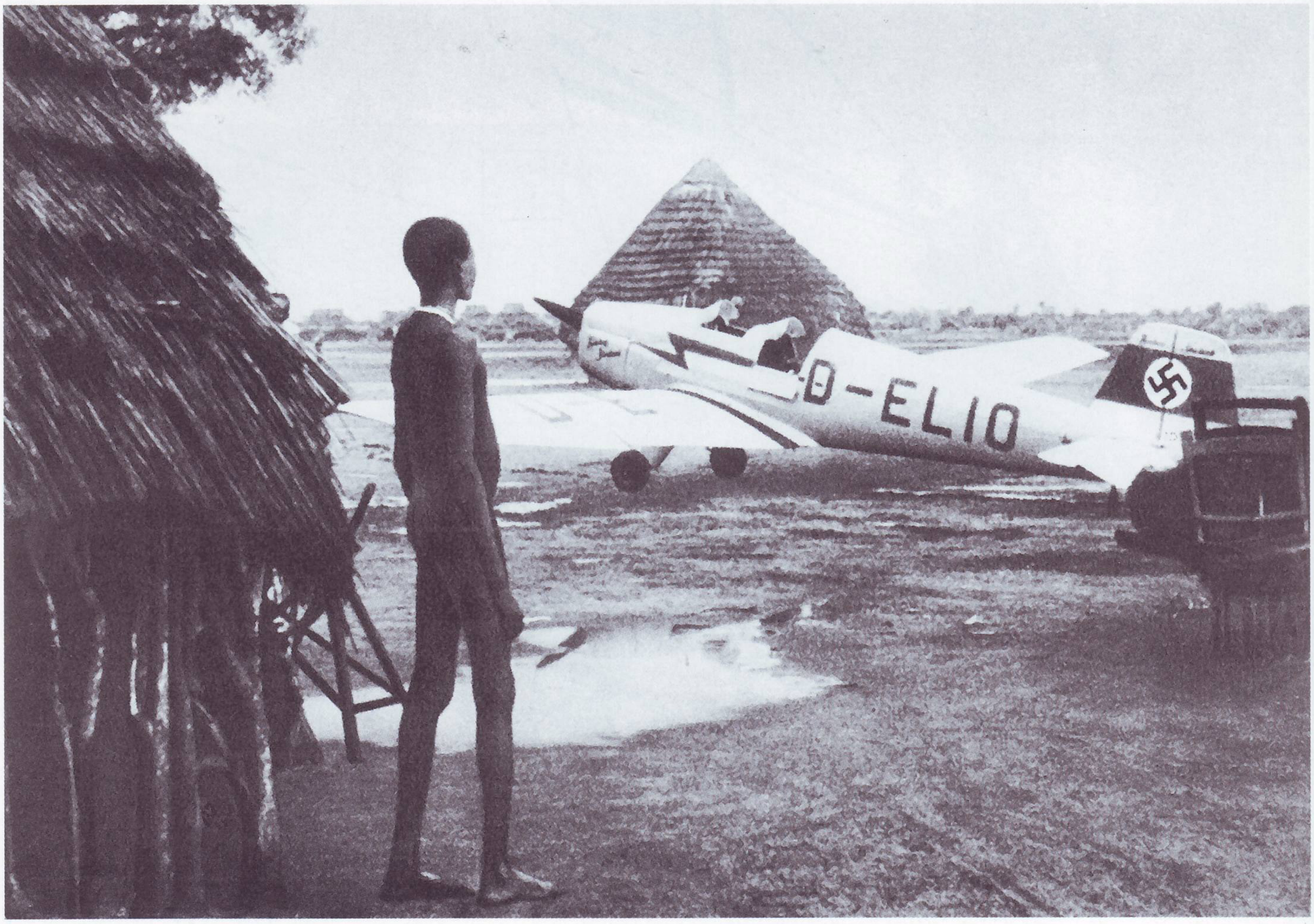


Auch der „Student“ kann bei Schnee mit den bewährten Bücker-eigenen Schneekufen geflogen werden.

Um einen uneingeschränkten Schulflugbetrieb auch im Winter zu ermöglichen, wurde bei Bücker eine neue Art von Schneekufen konstruiert und auf mehreren Nordlandflügen erprobt. Die Bücker-Kufen waren wesentlich kürzer als die früheren Konstruktionen und, vor allem, ohne jede Verspannung auf der Fahrgestellachse zu befestigen. Die Federung der Kufen wurde hierbei gegen den Bremsflansch des Achsstummels abgestützt, so daß eine schnittige und auch aerodynamisch günstige Form erzielt wurde. Die Befestigung der Kufen auf den Achsstummeln des Fahrgestells war sehr einfach und schnell durchführbar.
Auch das Spornrad des Flugzeuges wurde durch eine kleine Kufe ersetzt, die steuerbar war, so dem Flugzeug auch eine ausgezeichnete Manövrierfähigkeit auf Schnee und Eis ermöglichte und ein Ausbrechen, insbesondere beim Start und bei der Landung, unmöglich machte. Die Schneekufen waren so konstruiert, daß sie für sämtliche Typen des Bauprogramms von Bücker, verwendet werden konnten.
Die aus Holz gebauten Kufen hatten auf der Unterseite einen Belag aus Kunstharzmasse zur größeren Haltbarkeit und Erhöhung der Gleitfähigkeit. Dadurch wurde auch die Widerstandsfähigkeit erhöht, so daß Beschädigungen, selbst bei stärkster Beanspruchung, nicht vorkommen konnten.
Wesentlich aber war bei dieser Neukonstruktion, daß ein mit diesen Schneekufen ausgerüstetes Flugzeug voll kunstflugtauglich blieb, was gerade bei Bücker mit den enorm kunstflugfähigen Flugzeugtypen von großer Bedeutung war.
Da die Kufen unter erheblicher Vorspannung der Federung eingebaut waren, konnten zum Beispiel Sturzflüge bis zur Endgeschwindigkeit, gerissene Rollen, Loopings nach vorn und andere schwierige Kunstflugfiguren, die eine Höchstbeanspruchung ergaben, ohne jegliche Gefahr geflogen werden. Da auch die Start- und Landeeigenschaften in jeder Beziehung normal waren, bestanden keine Bedenken, einen Flugschüler, selbst in der Anfangsausbildung, mit einem Ski-Fahrgestell fliegen zu lassen und auch für Fortgeschrittenen-Schulung (Kunstflug) Flugzeuge mit den Schneekufen zu verwenden.

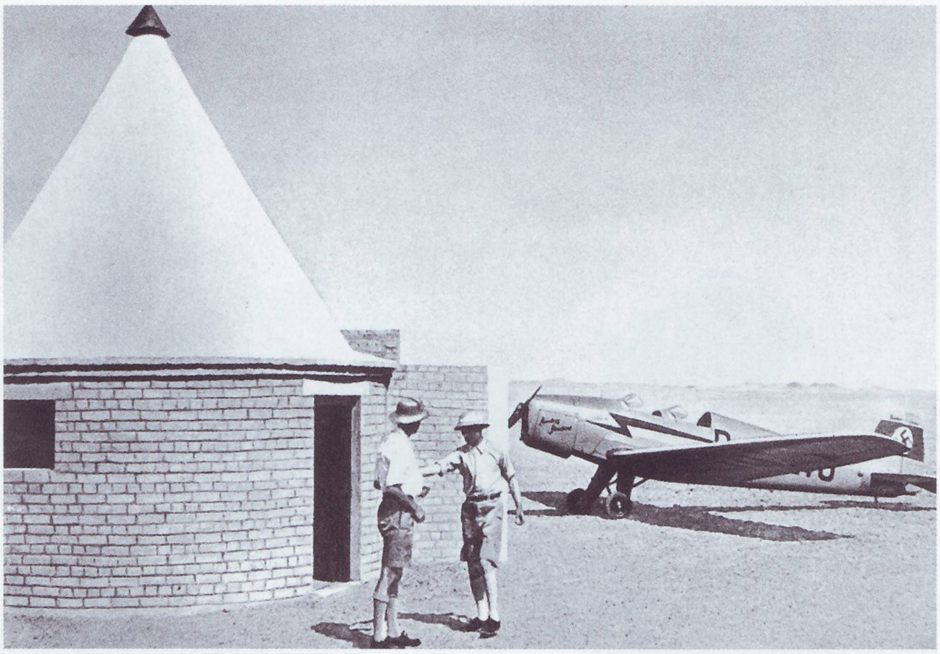
Die Schneekufen von Bücker





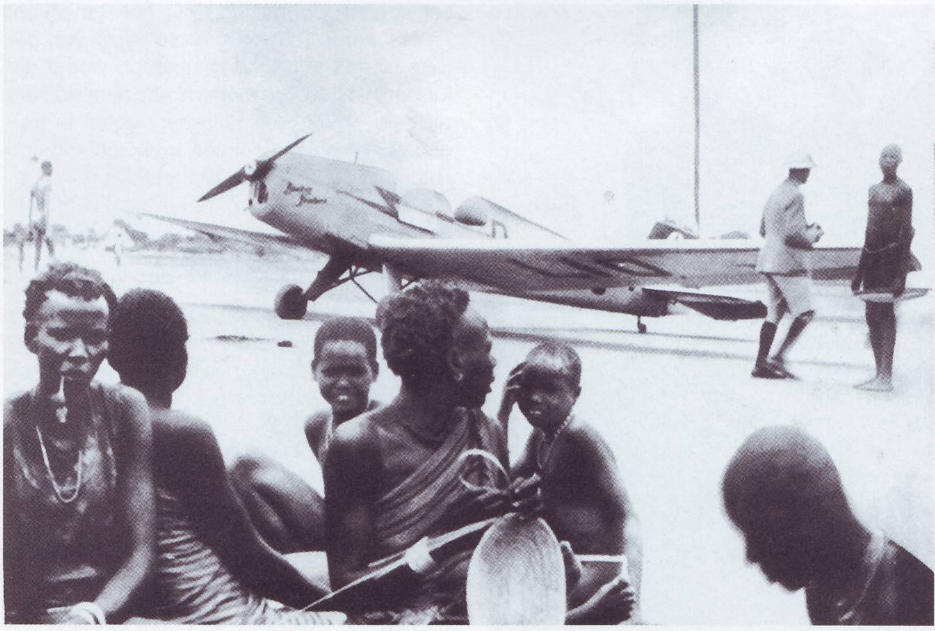
Mit dem Prototyp D-ELIO auf Vorführungsflug über Afrika.

Mit dem Prototypen D-ELIO flogen die Piloten Gotthold und Ruge 1938 eine 25000-km-Vorführungstour kreuz- und quer durch Afrika. Wobei sie allein in nur 14 Tagen rund 1300 km bei ungünstigen Witterungsverhältnissen zurücklegten. – Eine ganz beachtliche Leistung für ein leichtes, kleines Flugzeug, wie es der „Student“ mit nur 60 PS war. Nachfolgend ein Auszug des Erlebnisberichtes über diesen Flug.



Mit dem „Student“ durch Afrika

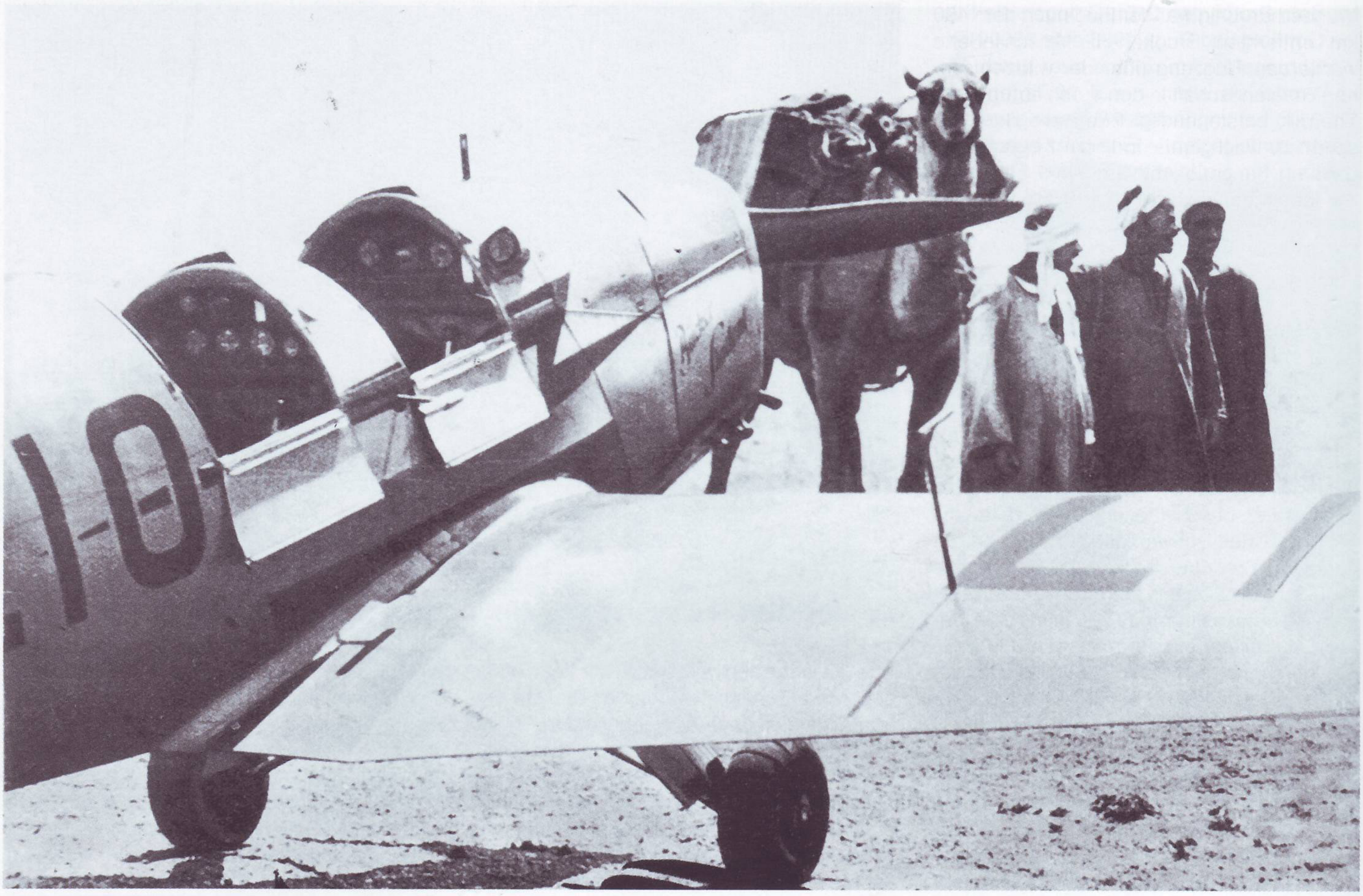
Bereits auf der ersten großen Etappe, die von Kairo nach Nairobi in die englische Kolonie Kenya führte, hatte sich der Bücker-“Student“ mit seiner Besatzung, dem Piloten Gotthold und seinem Begleiter Willi Ruge, trotz seiner bescheidenen Motorkräfte, mit der Hitze des schwarzen Erdteils vertraut gemacht. Die Flugstrecke von Kairo nach Nairobi, die 4200 km beträgt, wurde in vier Tagen zurückgelegt, eine Leistung, die der Leistung eines schwermotorigen Flugzeuges durchaus ebenbürtig ist. Wolf Hirth, der sich zur gleichen Zeit mit einem Bücker „Jungmann“ D-EPZR der Ausführung Bü 131B ebenfalls auf einem Fluge nach Südafrika befand, hatte sich den Fliegern angeschlossen. Der erste Tag dieser Flugetappe brachte eine kurze Zwischenlandung in dem 550 km entfernten Luxor. Hier wurde mangels Hotelunterkunft auf einem Nildampfer übernachtet. Nächstentags erreichten Gotthold und Ruge nach einem Abstecher zur Station IV in der nubischen Wüste, um alte Bekannte vom ersten Afrikaflug zu besuchen, Atbara und dann Karthum. Auf dieser Flugstrecke trafen sie mit Riesenschwärmen von Störchen zusammen, die sich auf der Flucht vor der jetzt einsetzenden großen Regenzeit befanden. Noch konnte man ein witterungsmäßiges Einsetzen der Regenzeit nicht wahrnehmen. Es war tags wie nachts unbändig heiß, und besonders der dritte Tag bescherte den Fliegern afrikanische „Hundstage“. An diesem Tag wurde die gefährliche Strecke über den wildesten Teil des Sudan absolviert. Zunächst wurde das 720 km entfernte Malakal ohne Zwischenlandung angeflogen. Ein Übernachten war nicht möglich, da hier das Gelbe Fieber herrschte und eine sechstägige Quarantänegefangenschaft drohte. Beinahe hätte dieses zweifelhafte Glück den Fliegern auch geblüht. Doch konnte der Weiterflug nach dem 600 km weiten Juba nach einstündigem Aufenthalt fortgesetzt werden. Nach dem Überflug des gefährlichen Buschgebietes des oberen Sudan und nach Erreichen des Nillaufes in der Nähe von Bor, wurde den in der Hitze schwer belasteten Motoren eine kurze Ruhepause gegönnt. Das dunkle, wilde Afrika zeigte sich hier den Fliegern in seinen wilden menschlichen und tierischen Bewohnern. Neben Nilpferden umsäumten mächtige Elefantenherden die beiderseitigen Nilufer. Die glückhafte Ankunft in Juba beendete die bisher größte Tagesstrecke von fast 1400 km.



Am Morgen des nächsten Tages fand man den bisher klarblauen Himmel dicht mit Wolken bedeckt Die Regenzeit war im Anrücken. Nach Überfliegen der Grenze nach Uganda lichteten sich die Wolken. In herrlichstem Sonnenschein präsentierte sich den Fliegern das fruchtbarste Kolonialgebiet des englischen Weltreiches in dunklem Grün, das sich von der roten Erde in wunderschönem Farbenspiel abhob. Überall sah man die Hütten der Eingeborenen malerisch sich der Landschaft anpassen. Die Regenzeit hatte hier bereits eingesetzt und das Land zur vollen Blüte gebracht. Viereinhalb Stunden dauerte dieser 700 km lange Flug nach Kisumu. Die letzte Strecke bis Nairobi, das Endziel dieser Etappe, stellte an die Motoren noch einmal größte Anforderungen. Das über 3000 m hohe Endima-Mau-Gebirge mußte überflogen werden. Oft wurden die Flugzeuge mit großer Gewalt von den Bergesböen bei dem herrschenden starken Wind um mehrere hundert Meter hinauf und hinunter gerissen, ohne daß an der Flugsicherheit im geringsten gerüttelt werden konnte. Der Nakurusee wurde überflogen und schließlich das bereits in Weekend-Stimmung daliegende Nairobi erreicht.

Gleich nach der Ankunft setzte sintflutartiger Regen ein. Hier war die „Große Regenzeit“ in vollem Gange. Mehrere Deutsche begrüßten die Flieger und ließen sich von ihnen über alle Ereignisse in der fernen Heimat ausführlich berichten.

Am 23. März trennten sich die Flieger von Wolf Hirth, der sich zur Werbung für den Segelflugsport noch einige Tage in Nairobi aufhielt. Schon der Flug nach Arusha wurde unter erschwerten Verhältnissen bei tieffliegenden Wolken und einsetzendem Regen durchgeführt. Der Regen war so stark, daß in Arusha eine vierstündige Pause eingelegt werden mußte. Trotzdem gerieten die Flieger nach Verlassen Arushas in die in Afrika gefürchteten Tropenregengüsse, die sich sintflutartig entluden. Drei weitere Tropengüsse mußten durchflogen werden, ehe die



Eisenbahnstrecke Tanga-Dodoma den Fliegern wieder den richtigen Weg wies. Bei klarem, aber heißem Sonnenwetter wurde in Dodoma gelandet.

In Dodoma lebten mehrere Deutsche. Muttel Schmidt, die Besitzerin des dortigen Afrika-Hotels, hatte schon manchen deutschen Flieger beherbergt. Bei ihr war man bestens aufgehoben.

Am nächsten Morgen war alles, was deutsch war, am Flugzeug versammelt, um Abschied zu nehmen. Erst um 9 Uhr war es möglich zu fliegen. Die Regenperiode war noch lange nicht zu Ende.

Je weiter Gotthold und Ruge nach Süden kamen, hatten sie allerdings Aussicht auf besseres Wetter. Sie hatten jetzt schon Glück. Nach kurzem Regen schien die Sonne und gleich so warm, daß sie zum zweitenmal Sonnenbrand bekamen. Nach Mbeya rauf gab es ganz schöne Berge. Der Mbeya-Berg erhob sich auf fast 3000 m, und der Flugplatz am Fuße des Berges lag in fast 2000 m Höhe.

Bücker
Student

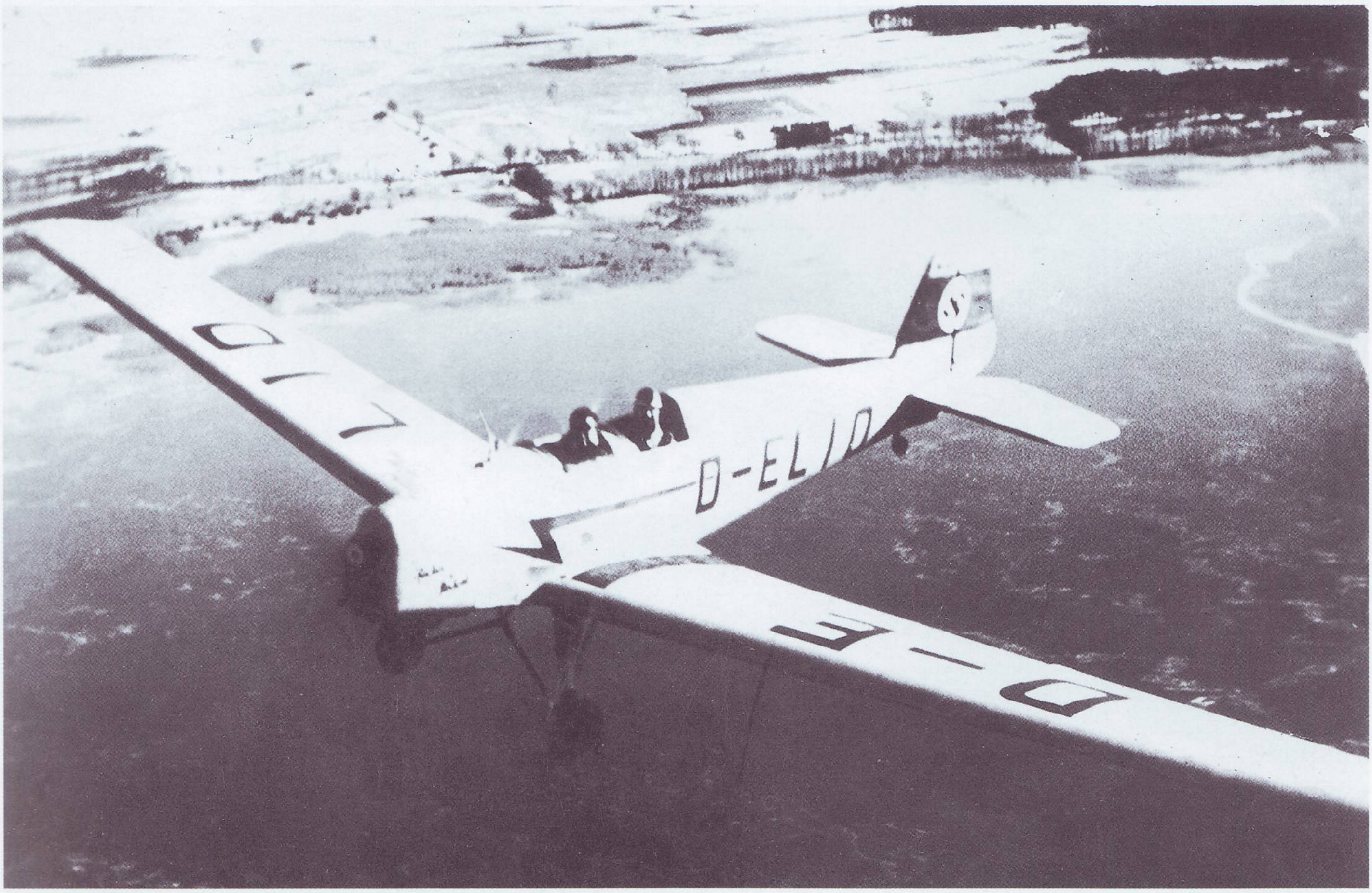
Nach längerem Fluge verengte sich der Bergkessel, an dessen engstem Teil Mbeya lag. Aus der Streckenkarte, die keine besonders genauen Eintragungen aufwies, war diese Lage allerdings nicht zu erkennen. Nach kurzer Tankpause wurde der Flug nach Mpika in Nord-Rhodesien fortgesetzt Dieser Flug brachte einen unerwarteten Besuch in einem einsamen Negerdorf. Das Ereignis dieser Landung war für die schwarzen Dorfbewohner eine Sensation. Im Nu waren Flugzeug und Flieger von der Belegschaft des Dorfes umringt, wobei die Mütter bis zu drei Kindern um den Rücken und die Hüften geschlungen trugen. In freigebiger Weise entledigten sich Gotthold und Ruge ihres sämtlichen Kleingeldes in rhodesischen Pennies, was ihnen die Sympathie aller Schwarzen eintrug.

Kurz vor dem Weiterflug vermißte Gotthold seine Streckenkarten. Er hatte sie bei einer Dorfhütte liegen lassen. Bevor er sie noch holen konnte, erschienen die drei Dorfschönsten mit je einer Karte in der Hand, um sie den Fliegern in kluger Berechnung auf ein Geschenk einzeln zu überreichen. Gotthold mußte froh sein, daß er nicht seinen gesamten Vorrat an Karten in das Dorf mitgenommen hatte. Wahrscheinlich wären dann noch sämtliche Mädchen der umliegenden Dörfer aufgeboten worden, diese Karten einzeln zu übergeben, und so zahlte Gotthold gern den „Finderlohn".

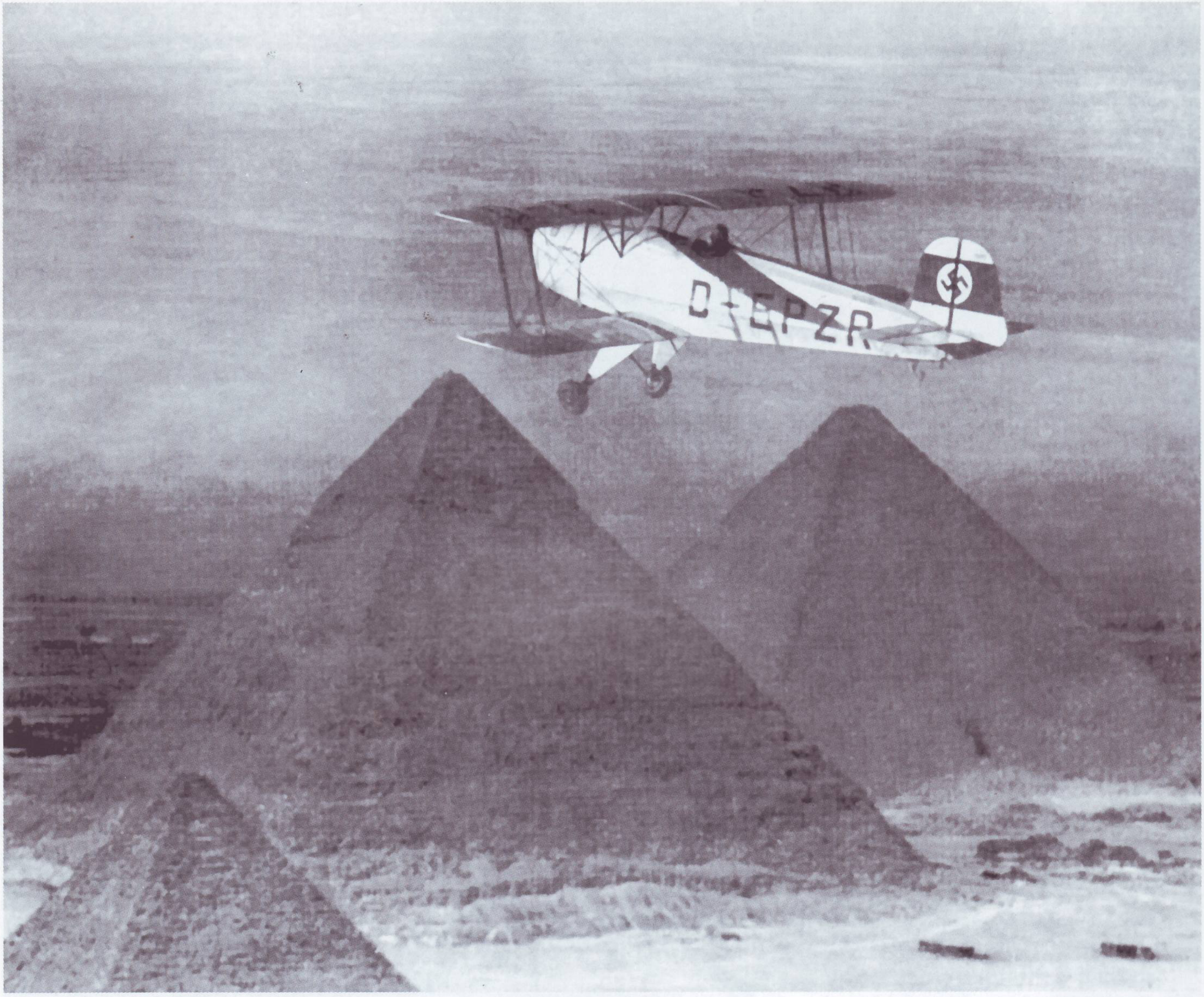
Wunderbar ruhig war der Flug nach dem 450 km entfernten Brooken-Hil. Anschließend wurde das Flugzeug über der wildzerrissenen Berglandschaft in den durch auftretende Thermik entstehenden Böen arg durchgeschüttelt. Nach dreistündigem Fluge wurde Salisbury angeflogen. Um die Flugstrecke bis Johannesburg am nächsten Tag schaffen zu können, erfolgte der Start bereits vor Sonnenaufgang. Über Fort Viktoria und Pietersburg, einer Stadt, die vor 25 Jahren von deutschen Ansiedlern gegründet worden war, gelangten Gotthold und Ruge nach dem 1000 km entfernten Johannesburg. Schon von weitem konnte man an den hochaufgetürmten Sandhalden der Goldminen die Lage der Stadt erkennen. Der durch die Goldgewinnung erzielte Reichtum zeigte sich an den hochaufragenden Wolkenkratzern amerikanischen Stils dieser Stadt.
Damit wurde von dem kleinen Bücker-“Student“ eine Gesamtleistung vollbracht, die sich durchaus mit schwereren Maschinen messen konnte. In nur 14 Flugtagen wurden rund 13000 km zurückgelegt, und dies bei ungünstigsten Witterungsverhältnissen. Der Aufenthalt in Johannesburg wurde dazu benutzt, um das Flugzeug mehreren südafrikanischen Aero-Klubs und auch der südafrikanischen Luftwaffe auf den umliegenden Flugplätzen vorzuführen.

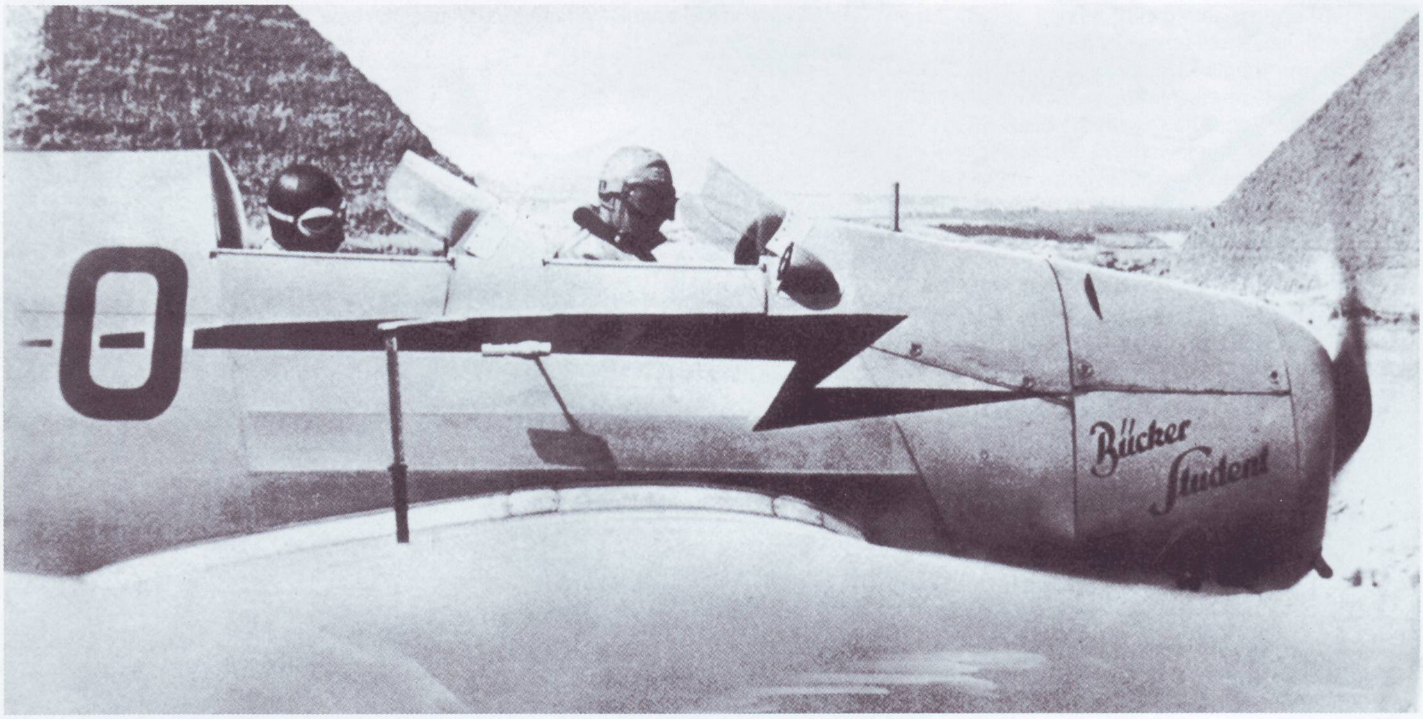
ELIO
Bücker
ZR

In Kairo traf die Besatzung des „Student“ den bekannten Motor/Segelflieger Wolf Hirth, der mit einem „Jungmann“ ebenfalls in Afrika unterwegs war.

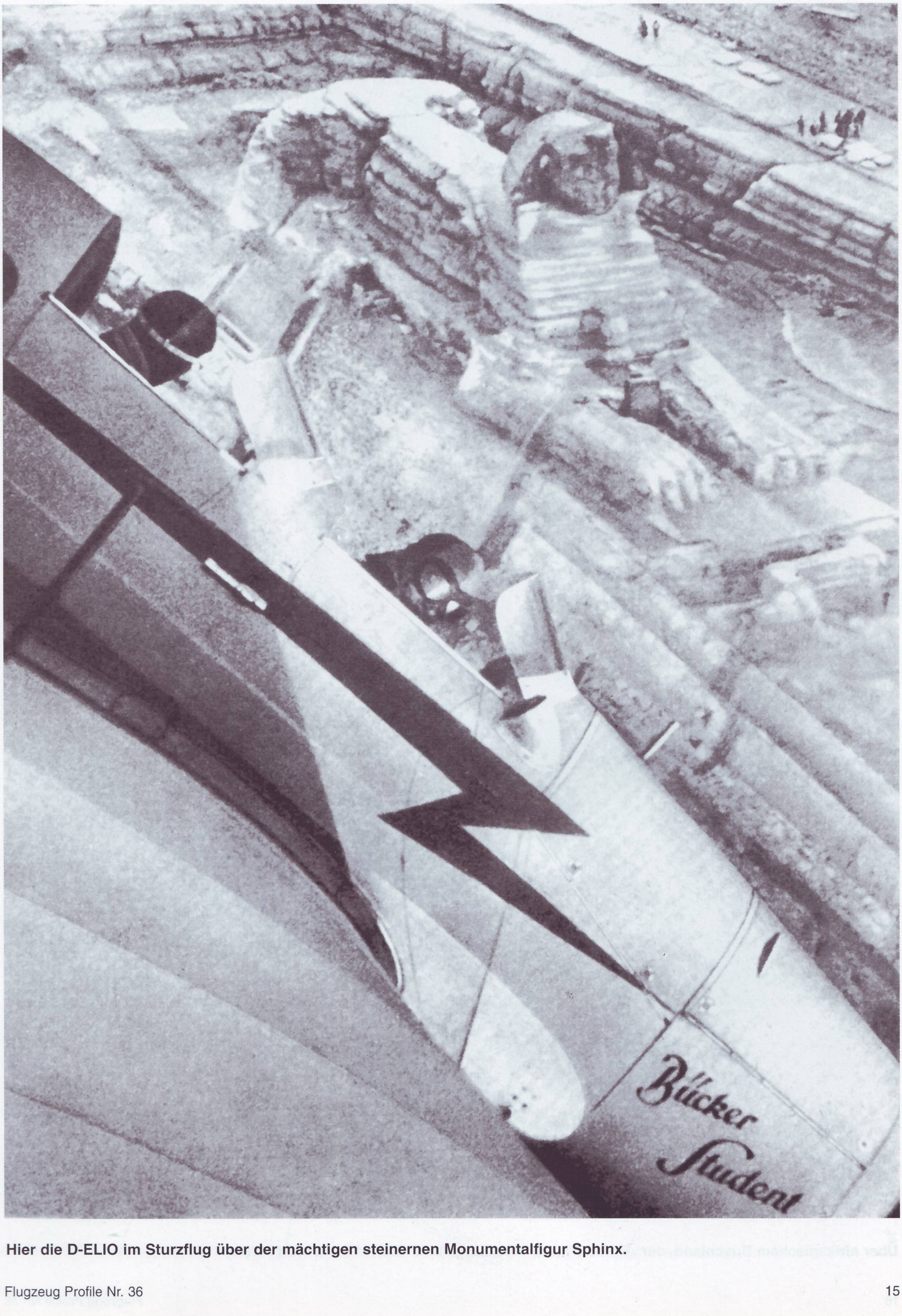


Die D-ELIO im Flug über dem Nilgebiet.

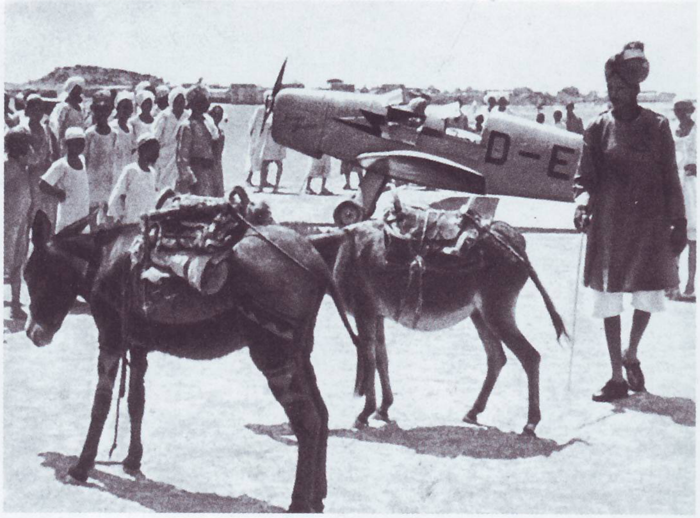



Bücker Student

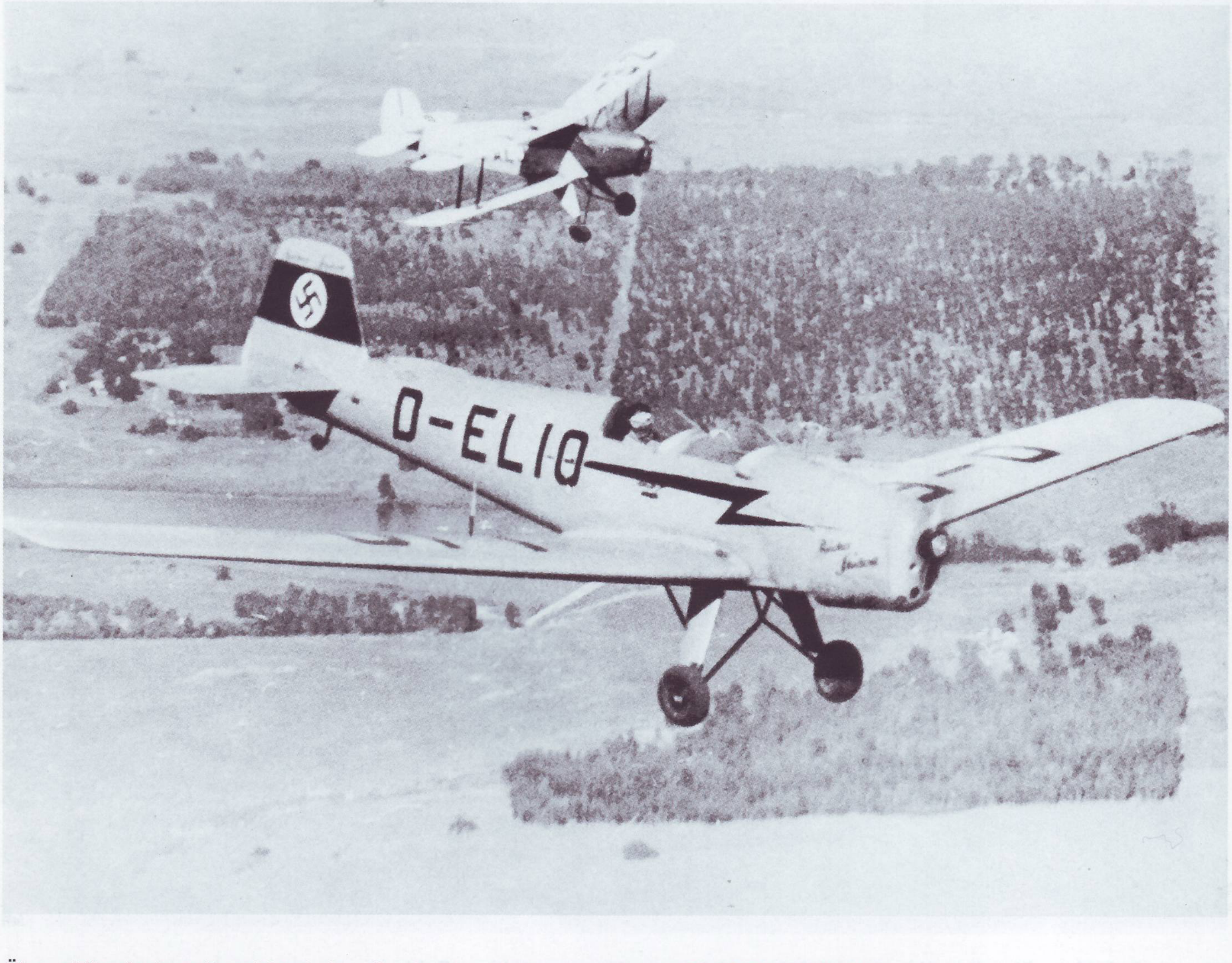
Im Tiefflug an den Pyramiden von Giseh vorbei. Das Foto wurde von einer an der Fläche montierten Kamera gemacht.


Bücker
Student

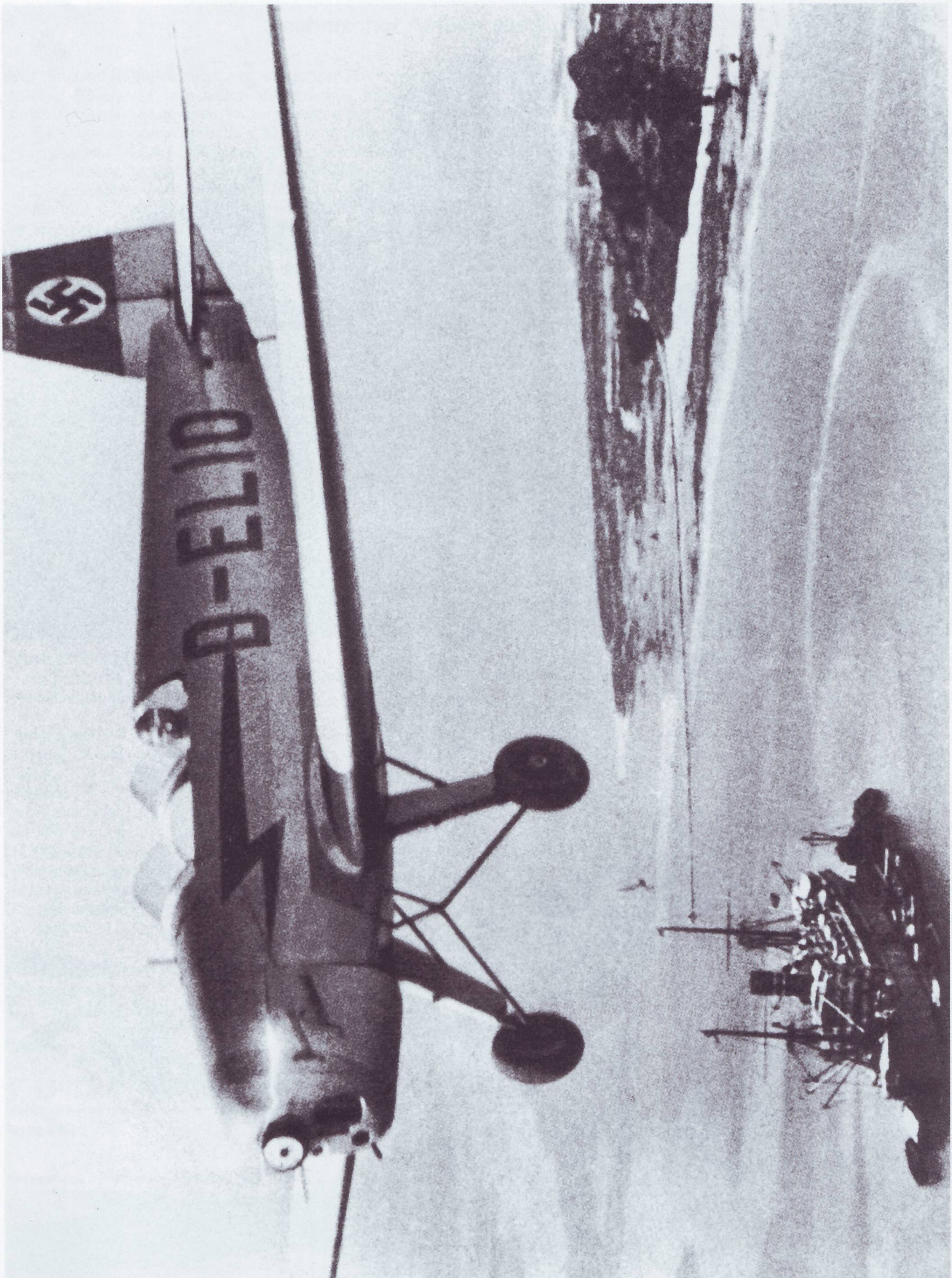
Hier die D-ELIO im Sturzflug über der mächtigen steinernen Monumentalfigur Sphinx.



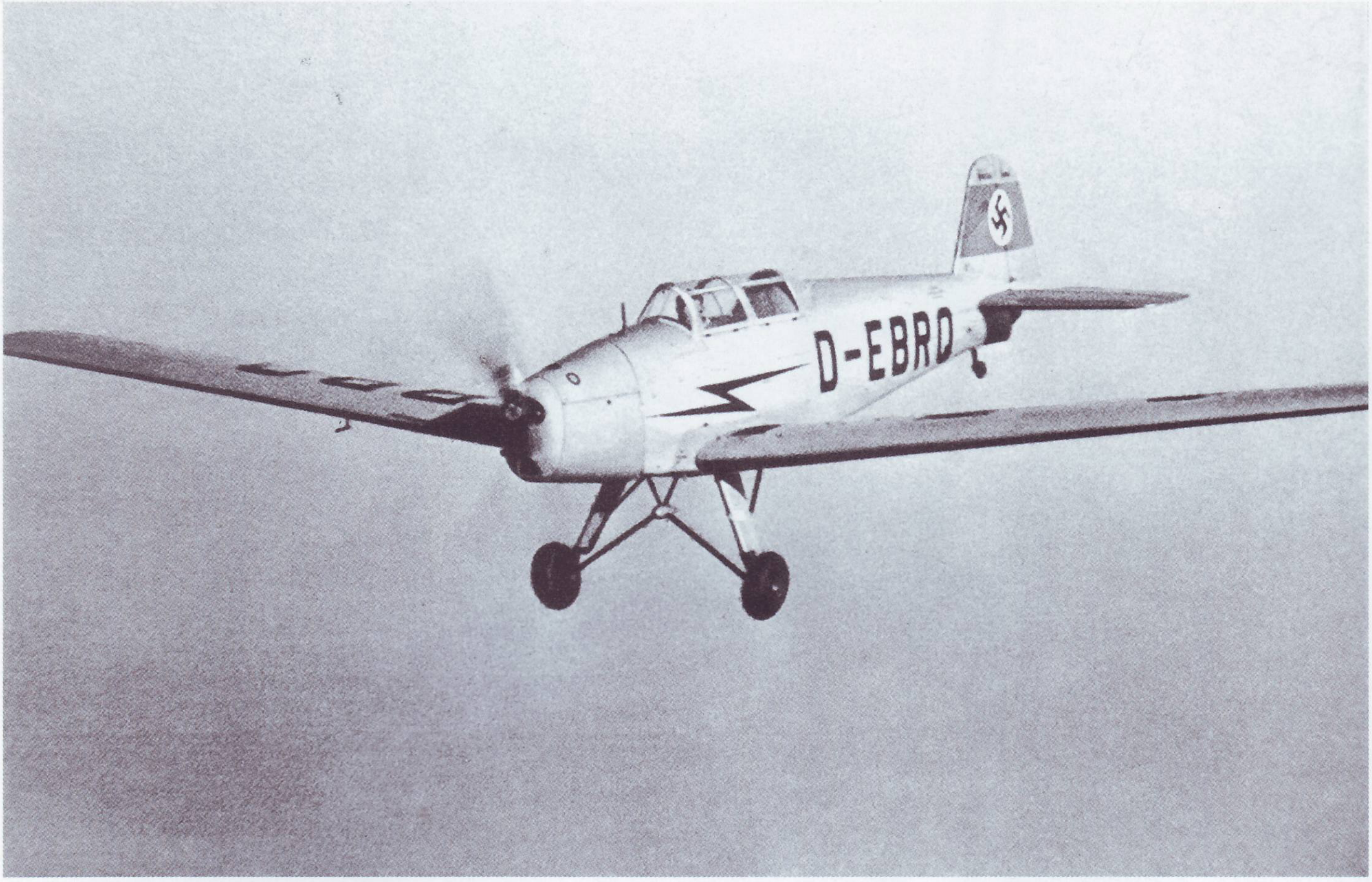
Überall, wo der „Student“ landete, wurde er von der einheimischen, schwarzen Bevölkerung bestaunt und bewundert. Viele hatten überhaupt noch kein Flugzeug gesehen und nun ist eines direkt bei ihnen im Dorf-Kral gelandet. 1938 war das noch eine richtige Sensation.



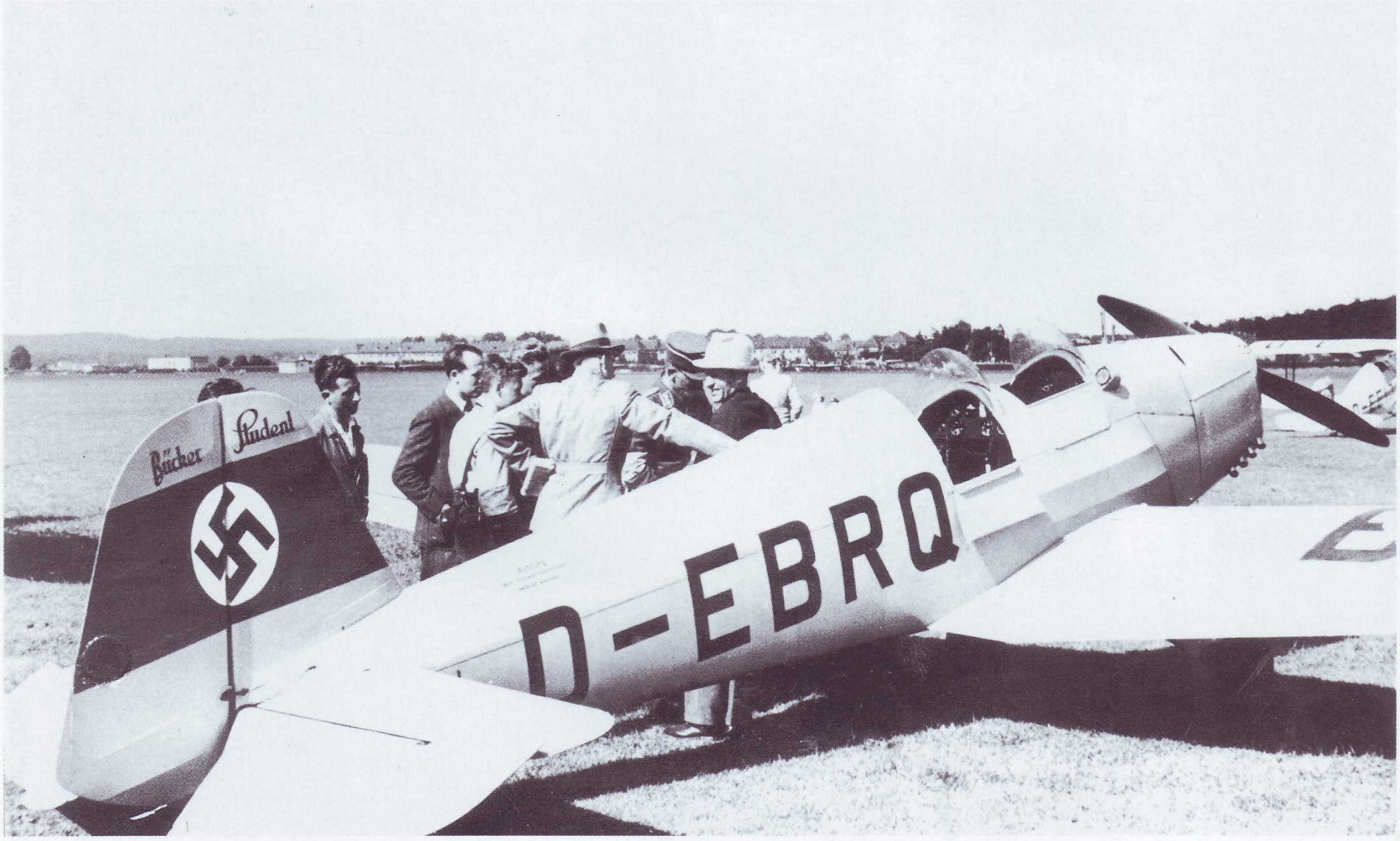
Über afrikanischem Buschland, der „Student“ und der „Jungmann“ Bü 131B mit Wolf Hirth.



Der „Student“ über der Bucht von Tanger. Das Foto wurde von Ruge aus dem begleitenden „Jungmann“ von Wolf Hirth gemacht.



Bü 180A, D-EBRO, mit Walter-Mikron-II- Motor von 60 PS kann mit und ohne Kabine geflogen werden.



Die D-EBRO ohne Kabinenverglasung. Rechts vor dem vorderen Cockpit ist der Drehzahlmesser zu sehen. Er wurde später, wie bei der Bü 131B, nach innen verlegt.

Technischer Aufbau des Bü 180 „Student“

Der „Student“ ist ein zweisitziger, freitragender Tiefdecker mit zweiteiligem Flügel, von nach außen abnehmender Tiefe. Der Rumpf besteht in Gemischtbauweise, bis zum hinteren Sitz aus geschweißtem Chrom-Molybdän-Stahlrohr. Der hintere Teil dagegen ist in Holzschalenbauweise, vom Rohgerüst des Vorderteils abnehmbar. Die Verkleidung besteht zum Teil aus Leichtmetallblechen, z. T. aus Stoff. Befestigung durch Schnellverschlüsse. Das Rumpfende ist hinten durch eine mit zwei Schnellverschlüssen befestigte Blechhaube abgedeckt, wodurch eine ausgezeichnete Zugänglichkeit für die Steuerungsteile möglich ist.

Die Flächen sind, gleich dem Leitwerk, ganz aus Holz mit durchlaufender Holz und Stoffbespannung. Auch sämtliche Ruder sind stoffbespannt sowie statisch und dynamisch ausgeglichen. Das Höhenruder besitzt zwei im Fluge verstellbare Trimmklappen. Seiten- und Querruder sind mit einer weichen Aluminiumblechhinterkante versehen.

Die Steuerung ist eine als Doppelsteuer versehene Knüppelsteuerung, deren Steuerbewegungen, wie bei allen Bückers, durch Stoßstangen, Profildrähte und Seile übertragen werden. Alle Steuerorgane im Flügel sind durch Klappen oder Reißverschlüsse leicht zugänglich. Auch der Rumpf besitzt, wie bei den Doppeldeckern, an der Unterseite des Stoffbezuges einen Reißverschluß.

Das Fahrwerk ist gleich den Doppeldeckern geteilt, achslos verstrebt, mit ölgedämpften Spiralfedern in den Federbeinen. Desgleichen auch beim Heckrad, das wahlweise mit dem Seitenruder gekoppelt um 360 Grad drehbar oder gesteuert werden kann. Die Laufräder sind mit mechanischen Duo-Servobremsen versehen. Das Flugzeug war in der hoch beanspruchten Leistungsgruppe 4 kunstflugtauglich und konnte mit oder ohne Kabine geliefert werden. Für die Anbringung der deutschen Standardschleppanlage für Segelflugzeuge sind besondere Beschläge vorhanden.

Hinter dem Führersitz befindet sich ein Gepäckraum, der durch das aufklappbare Kopfpolster zu erreichen ist.

Ausrüstung

Vorderer Sitz:

Höhenmesser, Zündschalter, Benzinhahn (Brandhahn), Drehzahlmesser, Kompaß, Einspritzpumpe, Fahrtmesser, Borduhr, Gashebel, Trimmhebel, Heckradauslösung.

Hinterer Sitz:

Höhenmesser, Zündschalter, Benzinhahn, Drehzahlmesser, Fahrtmesser, Trimmhebel, Gashebel.

Von beiden Sitzen erreichbar bzw. sichtbar: Feuerlöscher, Kraftstoffvorratsmesser.

Als Zubehör wurden mitgeliefert: Persenning für Sitze, Verbandskasten, Kartentasche, Andrehkurbel, Werkzeugtasche für Motor und Zelle.

Technische Daten und Leistungsangaben

Bü 180 B

Zweisitziges Sport- und Reiseflugzeug

Triebwerk: Walter-Mikron-II-Vierzylinder-Reihenmotor von 60 PS

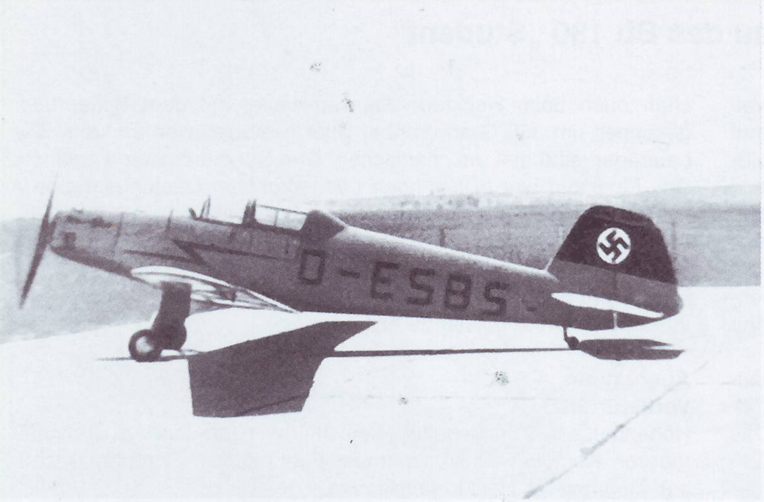
Spannweite:	11,50 m
Länge:	7,10 m
Höhe:	1,85 m
Radspur:	1,60 m
Rüstgewicht:	305 kg
Zuladung, gr.:	235 kg
Fluggewicht:	540 kg
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Reisegeschwindigkeit:	160 km/h
Landegeschwindigkeit:	65 km/h
Flugdauer:	4 h
Reichweite:	650 km

Steigzeit	
Auf 2000 m:	16,8 min
Auf 1000 m:	7,2 min
Gipfelhöhe:	4500 m
Steigen am Boden:	2,4 min
Startstrecke:	110 m
Landestrecke:	100 m
Verbrauch:	7,5 l/100 km
Tankinhalt:	50 l
Schmierstoff:	6 l
(Behälter hinter Brandschott)	
Flächeninhalte:	
Tragfläche mit Querruder:	15 qm
Umriß:	Trapezform
Querruder, total:	1,10 qm

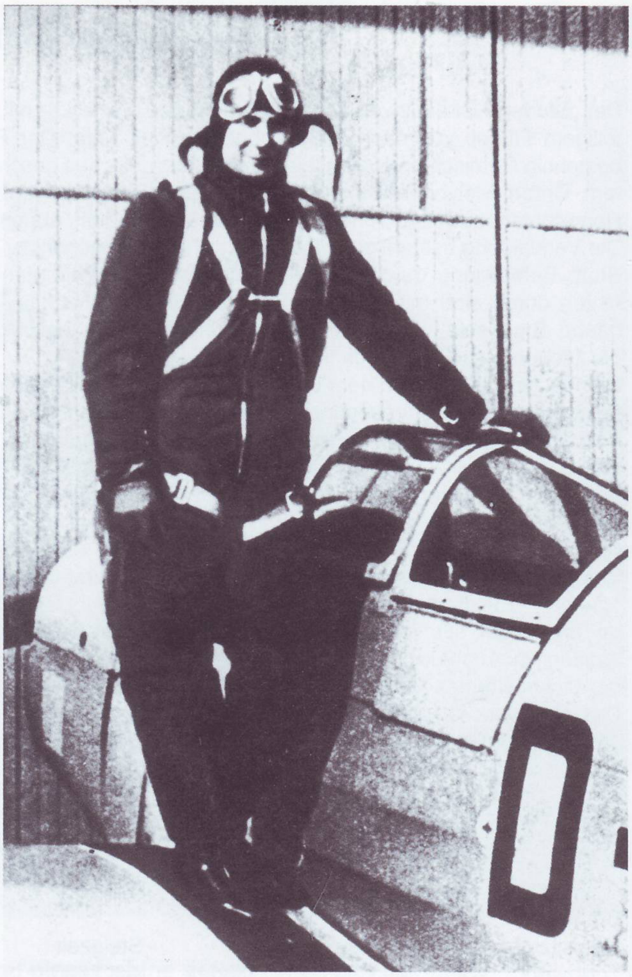
Höhenleitwerk:	2,60 qm
Seitenleitwerk:	1,60 qm
V-Form:	4,5 Grad
Pfeilform:	8 Grad
Bruchlastvielfaches:	7,20
Wurzeltiefe:	1,75 m
Mittlere Flächentiefe:	1,30 m
Endtiefe:	0,87 m
Streckung:	8,81
Flächenbelastung:	36 kg/qm
Leistungsbelastung:	10,8 kg/PS
Reifengröße:	420 x 150
Luftschraube:	Holz, 2-Blatt (starr)
Drehsinn:	links
Durchmesser:	1,80 m
Schraubenfläche:	2,54 qm

BÜCKER-FLUGZEUGBAU G.M.B.H.
D-EBRO

Hier steht die D-EBRO vor den weiten Steinfliesen der Einfliegerhalle. Im Hintergrund stehen vor der geöffneten großen Halle 3 eine Reihe Bücker-"Jungmann"-Flugzeuge und vor der Hallenöffnung ein weiterer „Student“.



Der „Student“ Bü 180A, D-ESBS, flog internationalen Geschwindigkeitsrekord.

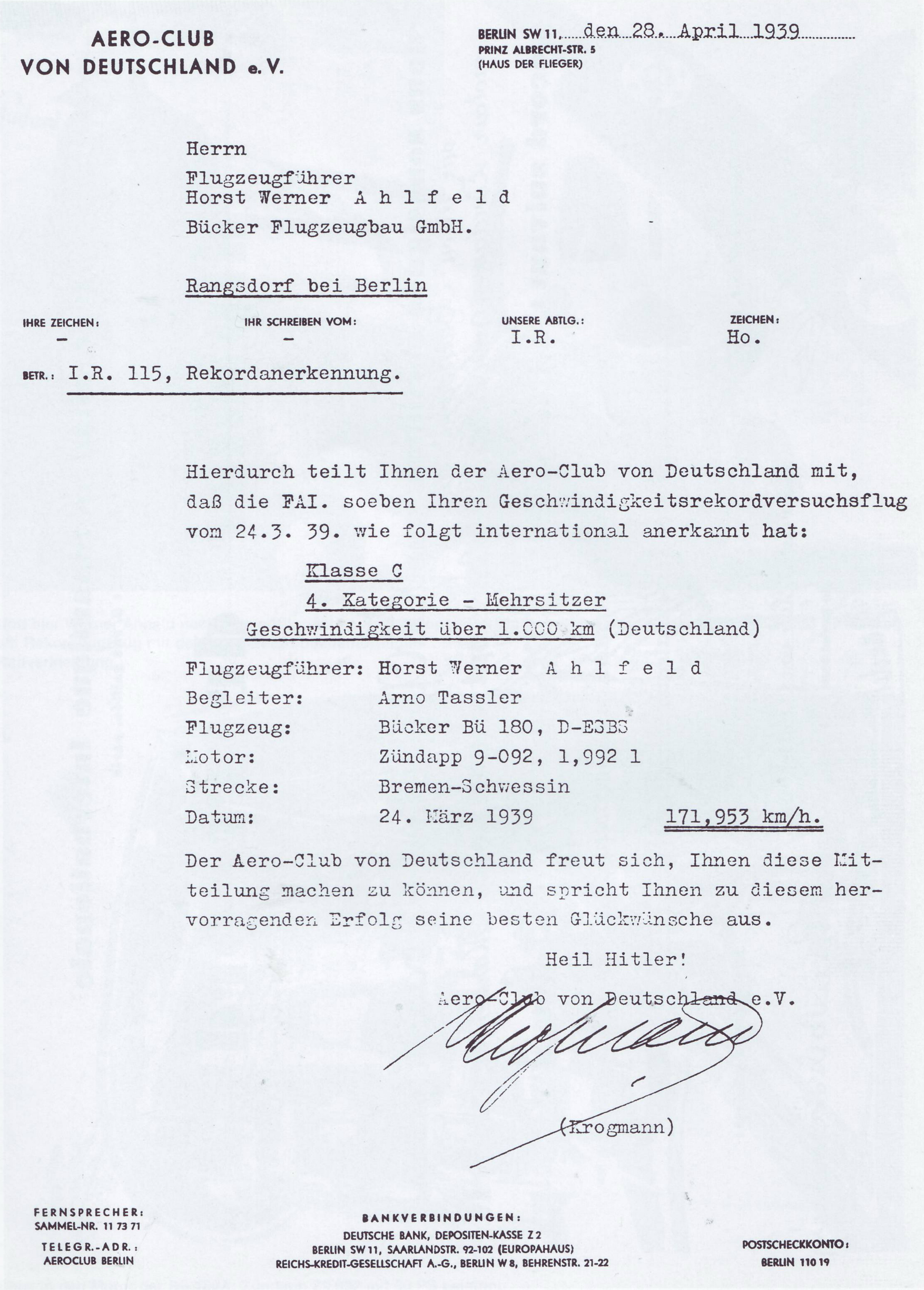


Werkspilot Werner Ahlfeld auf der Fläche einer Bü 180B.

Am 24. März 1939 gelang es dem 27-jährigen Einflieger des Bücker-Werkes, Werner Ahlfeld, mit dem „Student“ einen neuen, internationalen Geschwindigkeitsrekord in der Klasse für Leichtflugzeuge aufzustellen. Der Flug wurde unter besonders schwierigen Umständen der an diesem Tag herrschenden, sehr schlechten, Wetterbedingungen und ungünstigen Windverhältnissen durchgeführt. Trotzdem glückte auf vollkommen verschneiter Strecke der Angriff auf den bestehenden Rekord.

Das Rekordflugzeug war eine aus der anlaufenden Serie entnommene Maschine ohne besondere Einrichtungen. Sie hatte nur einen zusätzlichen Tank und an den Laufrädern stromlinienförmige, halbe hintere Radverkleidungen. Ahlfeld flog mit einem Begleiter die mit einem 50-PS-Zündapp-Motor ausgerüstete Bü 180 A, D-ESBS, auf der Strecke Bremen–Schwessin (Pommern)–Bremen eine Flugstrecke von 1000 km, die der „Student“ in insgesamt 5 Stunden 48 Minuten zurücklegte. Er erreichte damit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 171,95 km/h und überbot somit den bisher mit 144,48 km/h vom Ausland gehaltenen Rekord um fast 30 km/h.

Generalmajor Ernst Udet vom Technischen Amt des RLM bei Bücker vor der geöffneten Einflieger-Halle, wo hinten das Rekordflugzeug D-ESBS zu sehen ist.



AERO-CLUB
VON DEUTSCHLAND e. V.

BERLIN SW 11, den 28. April 1939
PRINZ ALBRECHT-STR. 5
(HAUS DER FLIEGER)

Herrn

Flugzeugführer
Horst Werner Ahlfeld
Bücker Flugzeugbau GmbH.

Rangsdorf bei Berlin

IHRE ZEICHEN: -
IHR SCHREIBEN VOM: -
UNSERE ABTLG.: I.R.
ZEICHEN: Ho.

BETR.: I.R. 115, Rekordanerkennung.

Hierdurch teilt Ihnen der Aero-Club von Deutschland mit, daß die FAI. soeben Ihren Geschwindigkeitsrekordversuchsflug vom 24.3. 39. wie folgt international anerkannt hat:

Klasse C
4. Kategorie - Mehrsitzer
Geschwindigkeit über 1.000 km (Deutschland)

Flugzeugführer:	Horst Werner Ahlfeld	
Begleiter:	Arno Tassler	
Flugzeug:	Bücker Bü 180, D-ESBS	
Motor:	Zündapp 9-092, 1,992 l	
Strecke:	Bremen-Schwessin	
Datum:	24. März 1939	171,953 km/h.

Der Aero-Club von Deutschland freut sich, Ihnen diese Mitteilung machen zu können, und spricht Ihnen zu diesem hervorragenden Erfolg seine besten Glückwünsche aus.

Heil Hitler!

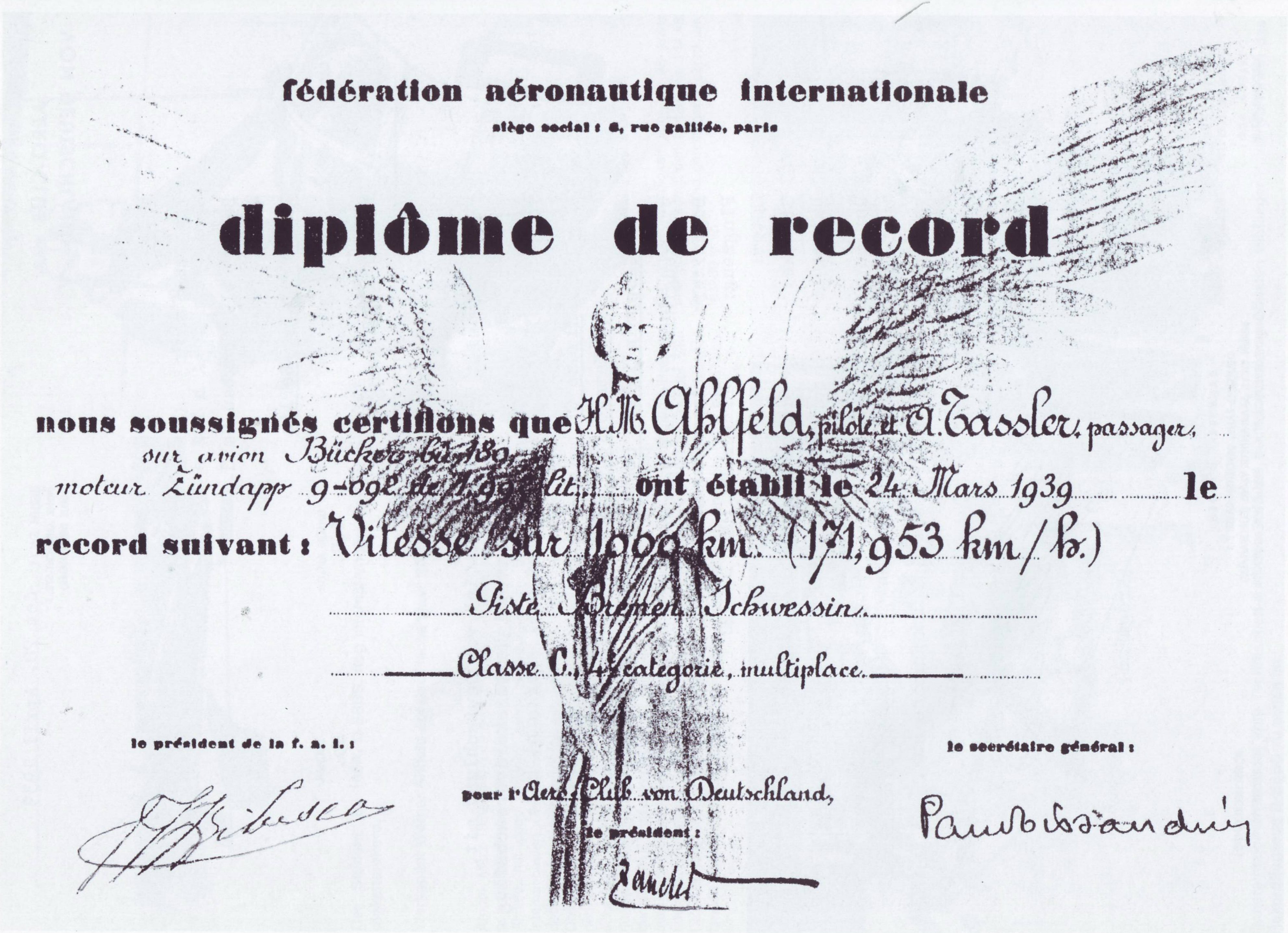
Aero-Club von Deutschland e.V.

(Krogmann)

FERNSPRECHER:
SAMMEL-NR. 11 73 71
TELEGR.-ADR.:
AEROCLUB BERLIN

BANKVERBINDUNGEN:
DEUTSCHE BANK, DEPOSITEN-KASSE Z 2
BERLIN SW 11, SAARLANDSTR. 92-102 (EUROPAHAUS)
REICHS-KREDIT-GESELLSCHAFT A.-G., BERLIN W 8, BEHRENSTR. 21-22

POSTSCHECKKONTO:
BERLIN 110 19



fédération aéronautique internationale

siège social : 6, rue galilée, paris

diplôme de record

nous soussignés certifions que H. M. Ahlfeld, pilote et A. Tassler, passager, sur avion Bücker bü 180, moteur Zündapp 9-092 de 1,99 lit. **ont établi le** 24 Mars 1939 **le record suivant :** Vitesse sur 1000 km. (171,953 km/h.)

Piste Bremen Schwessin.

Classe C, 4e catégorie, multiplace.

le président de la f. a. i. :

Bibesco

pour l'Aero-Club von Deutschland,

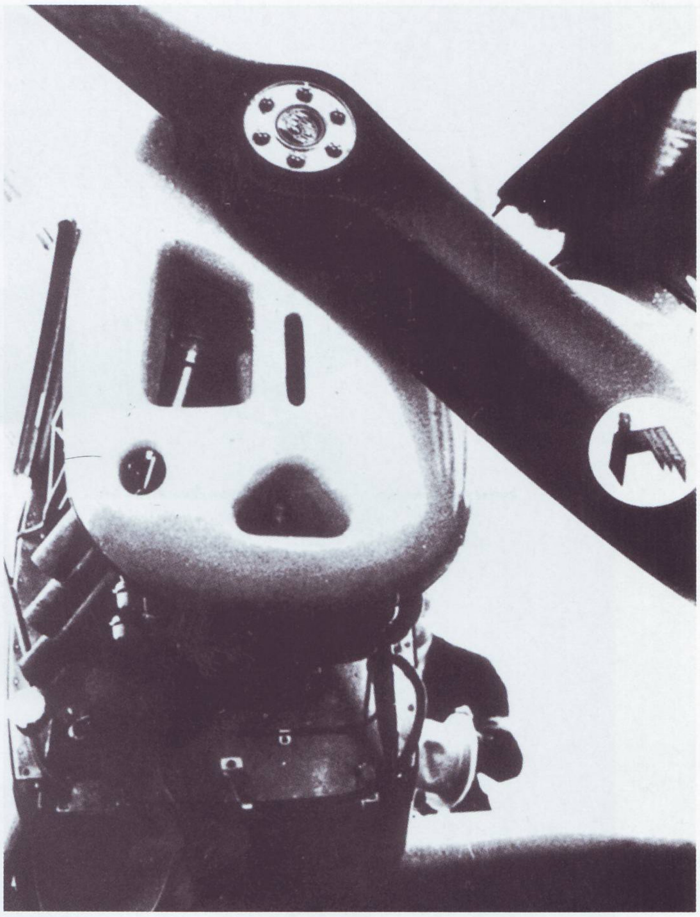
le président :

Zander

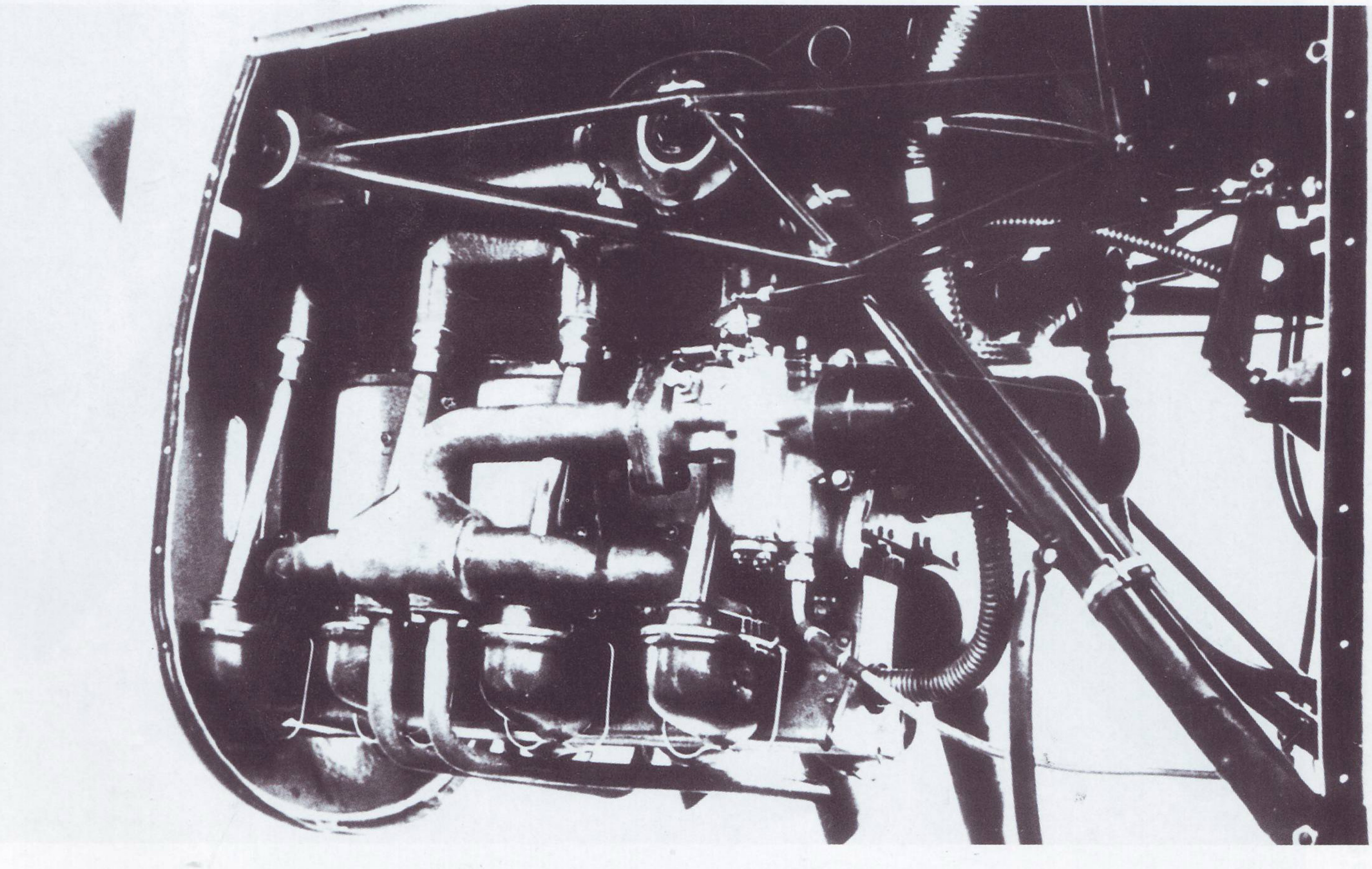
le secrétaire général :

Paul Tissandier

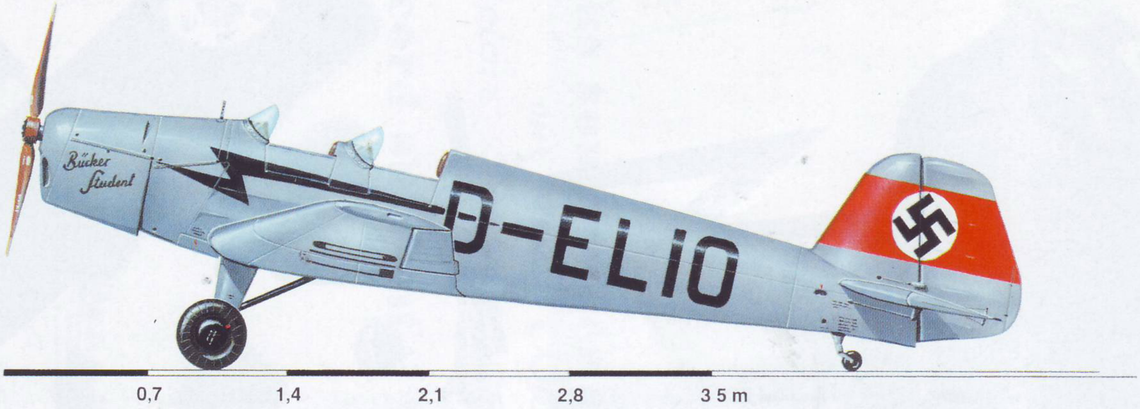
Und hier Werner Ahlfeld nach dem erfolgreichen Rekordflug am Rekordflugzeug mit der hinteren stromlinienförmigen Radverkleidung.

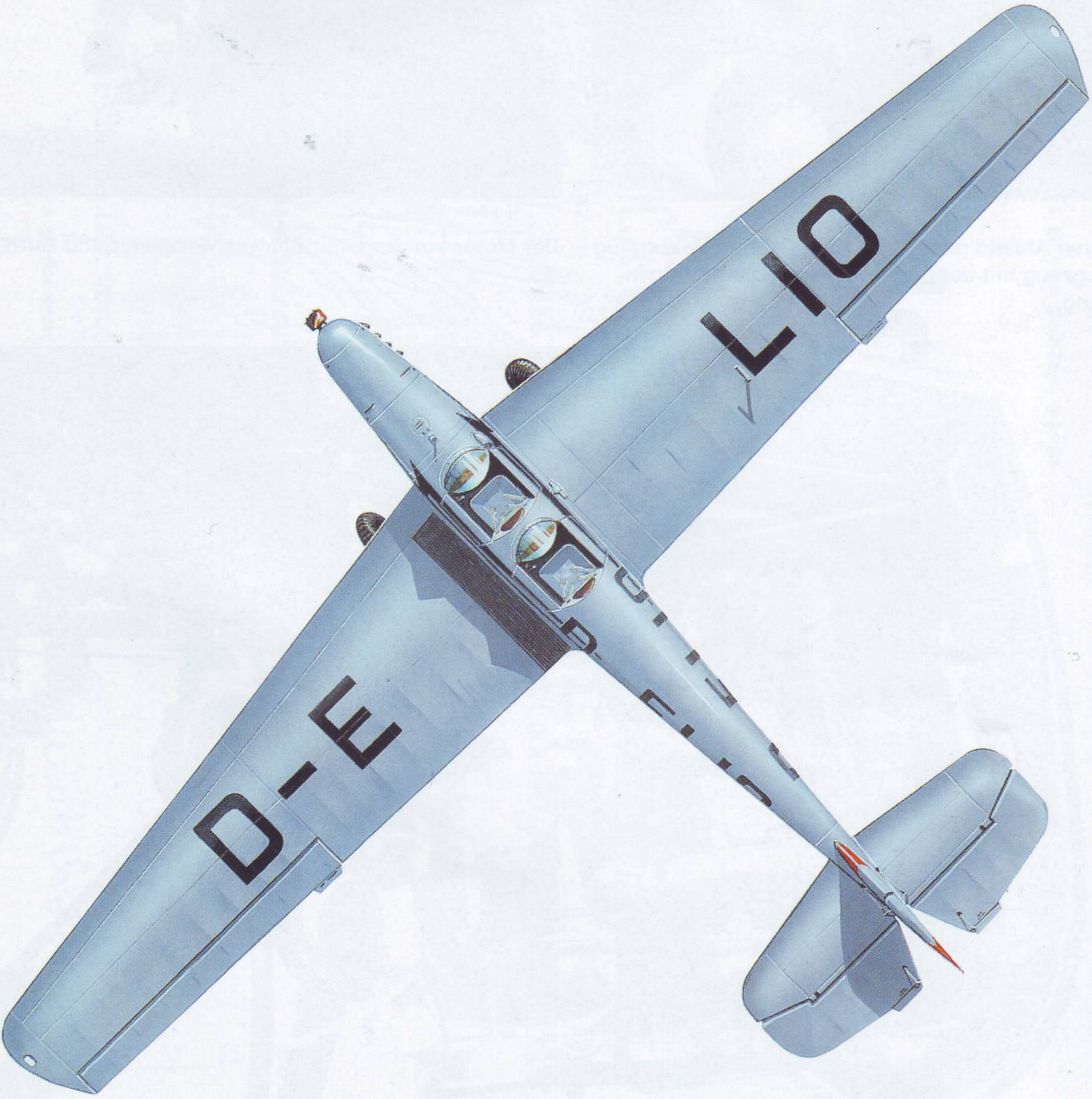


Der Motor von vorn mit Schwarz-Propeller und Hirth-Nabe.

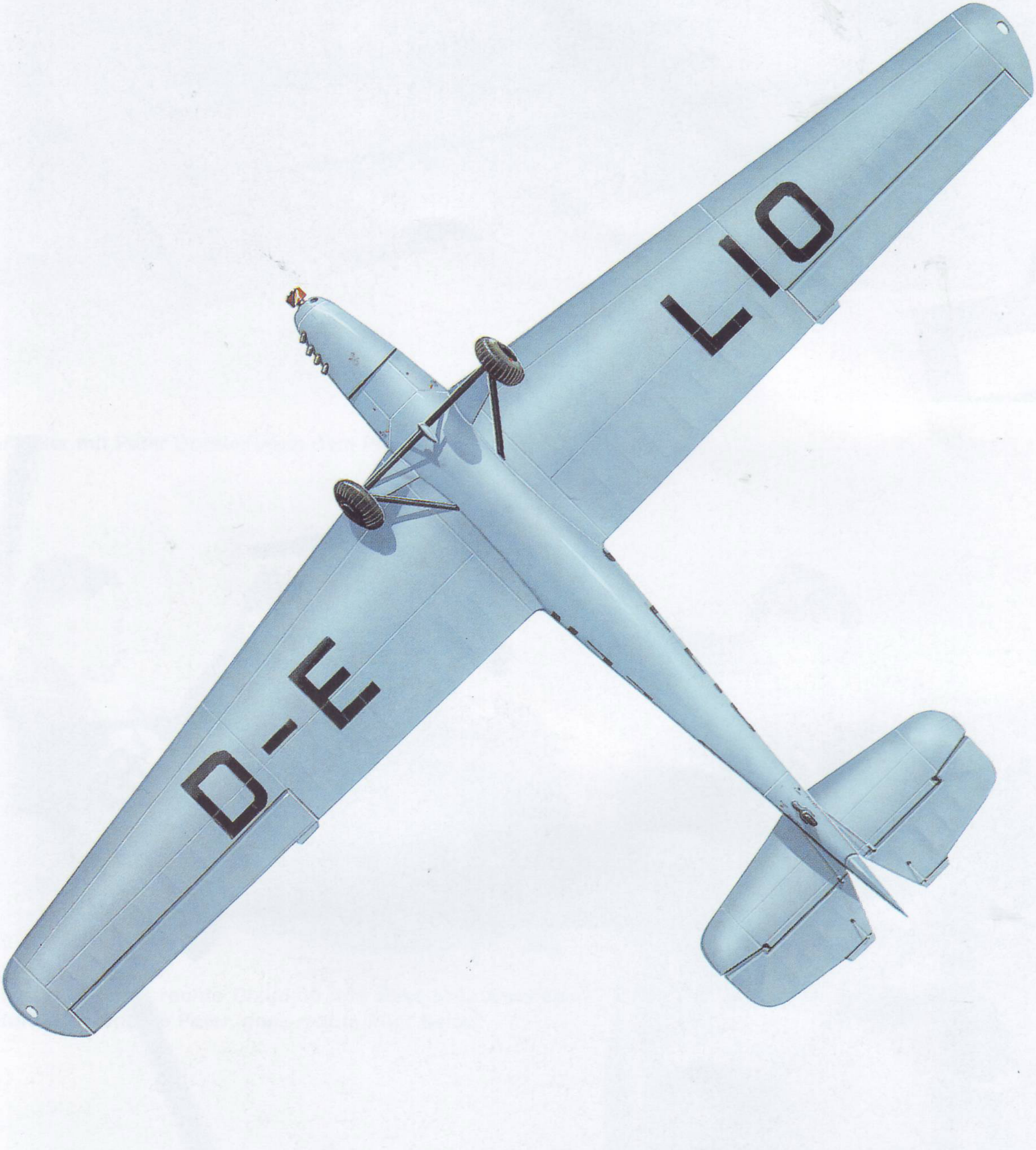


Blick in den Motor der Bü 180A; Zündapp Z9.092 mit 50 PS Leistung.

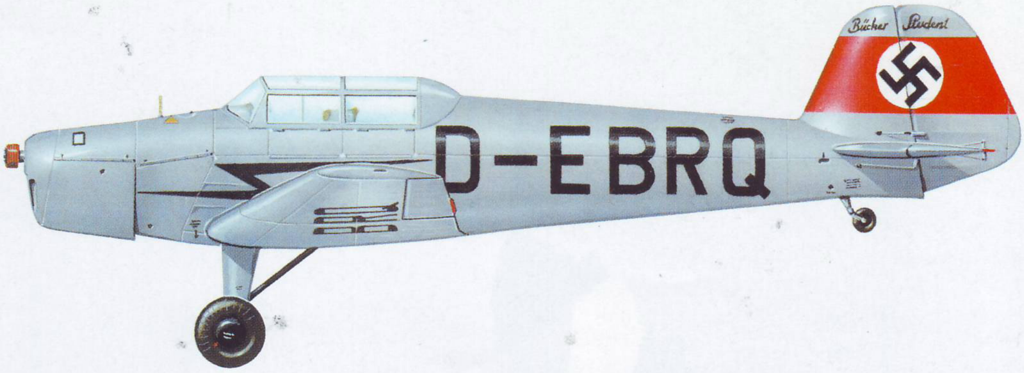

Bücker
Student
D-ELIO
0,7
1,4
2,1
2,8
3 5 m


LIO
D-E

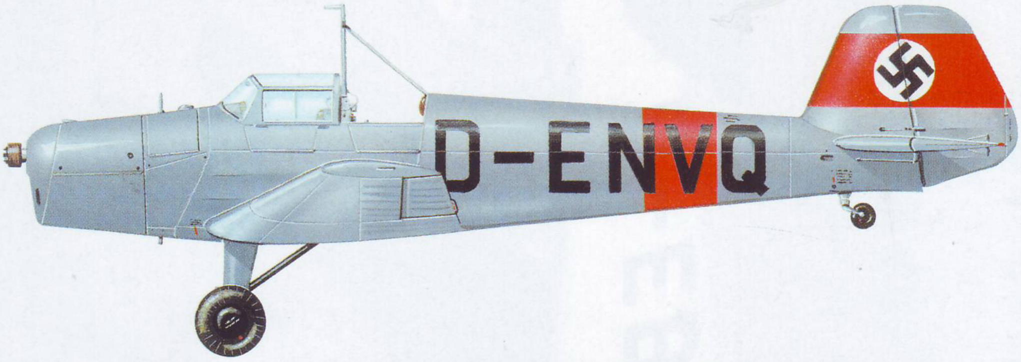
Dreiseitenansicht: Bücker Bü 180V-1 Student



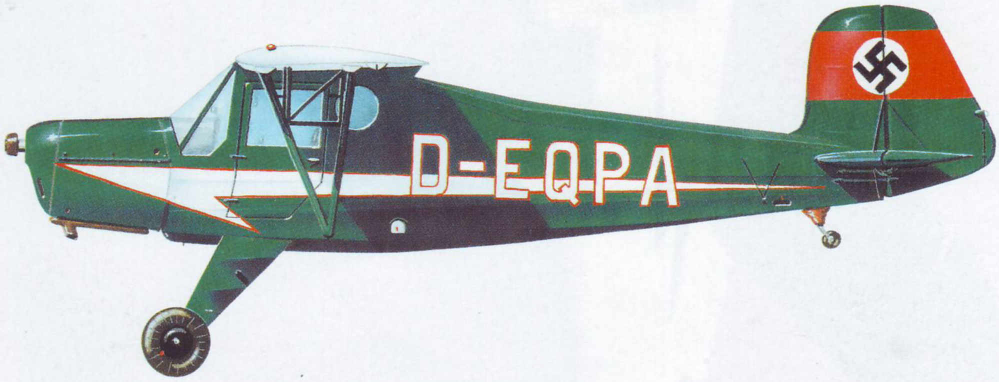
Zeichnungen: Manfred Meyer


Bücker Student
D-EBRQ

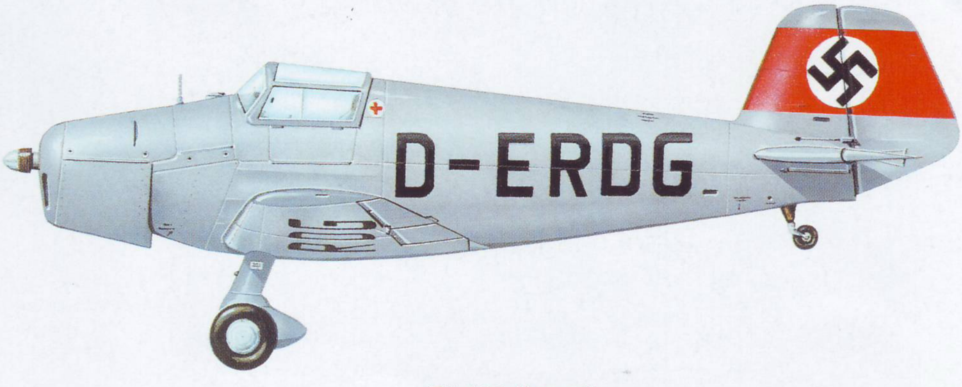
Bü 180 Student mit Kabinenhaube



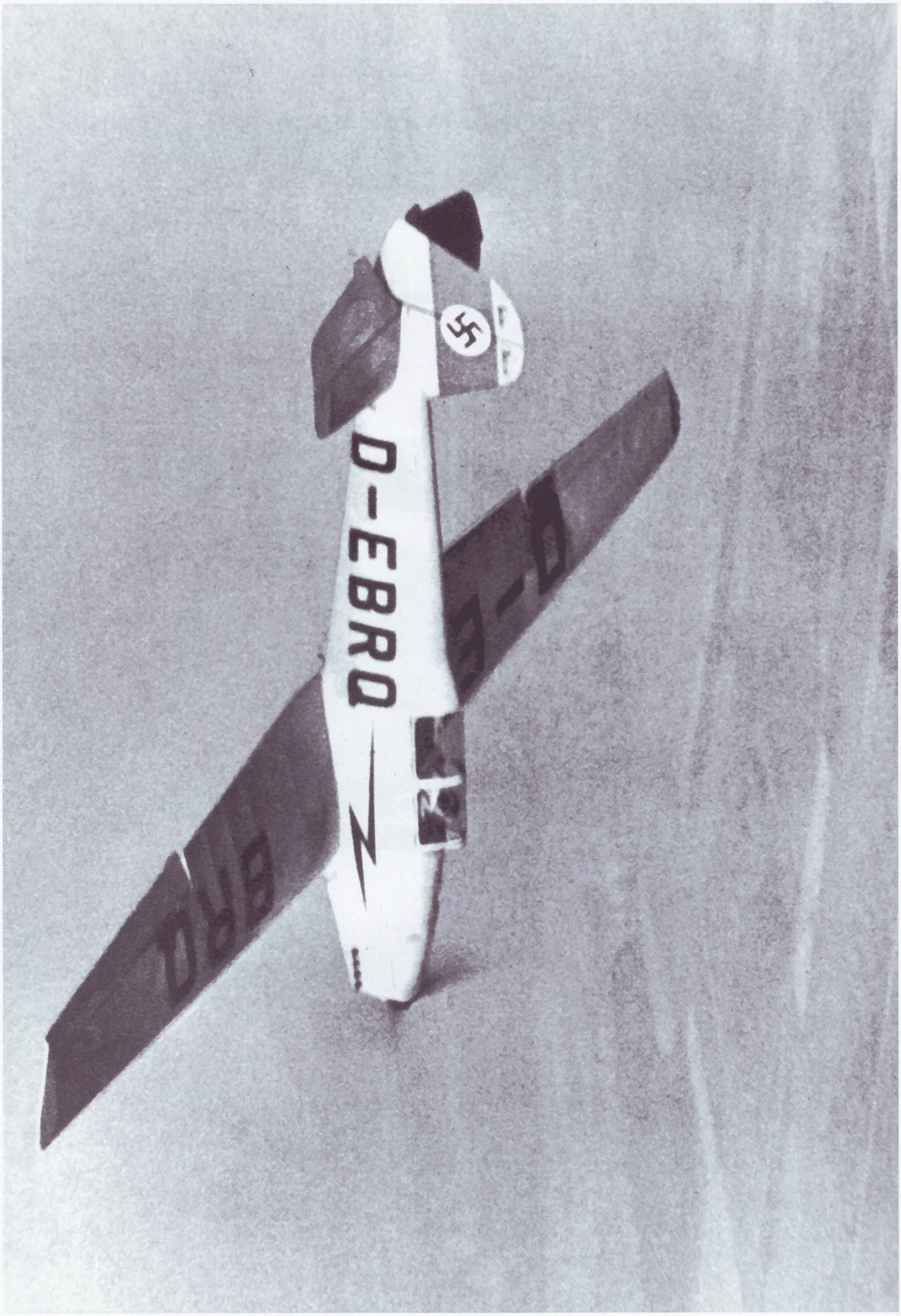
Bü 180 Student Versuchsmaschine mit Meß- und Beobachtungsausrüstung im hinteren Cockpit



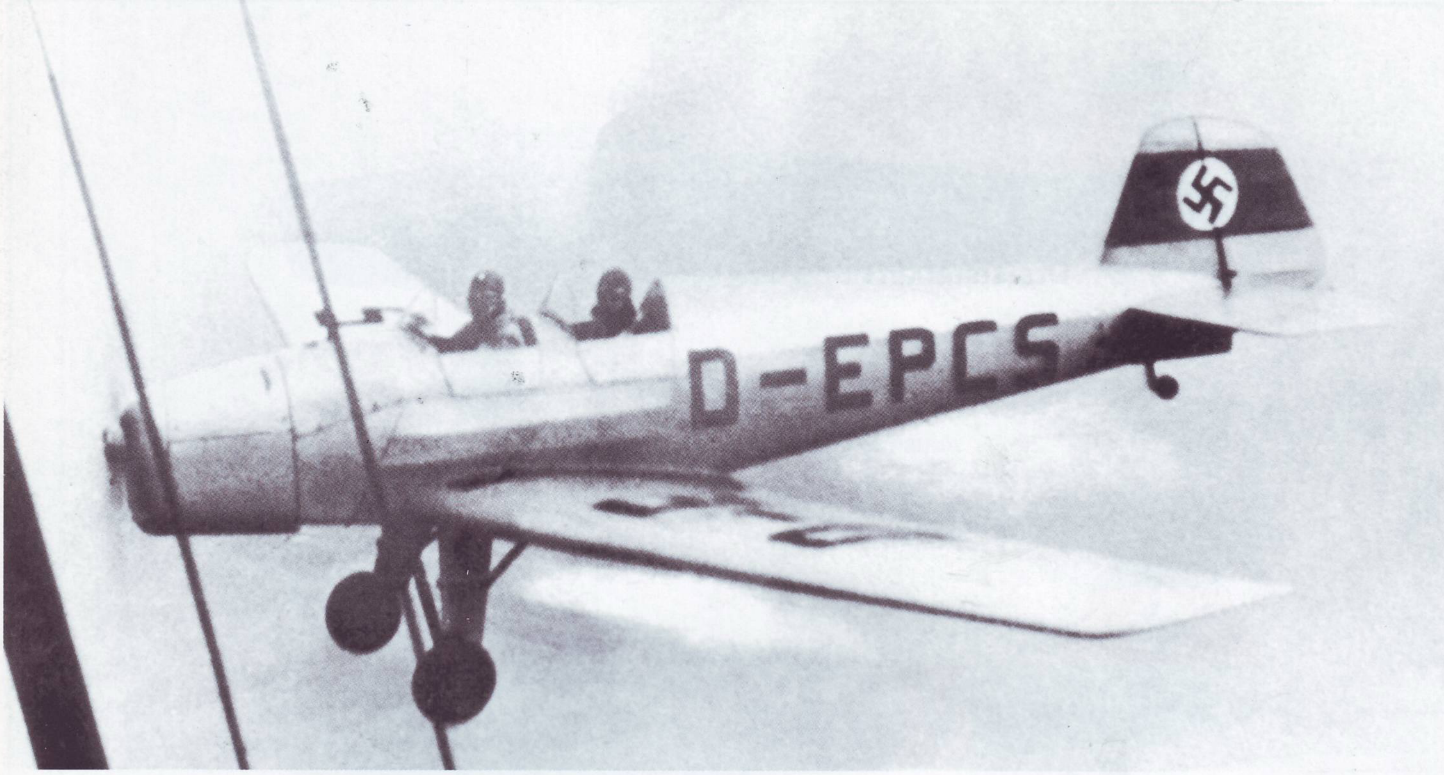
Bü 134



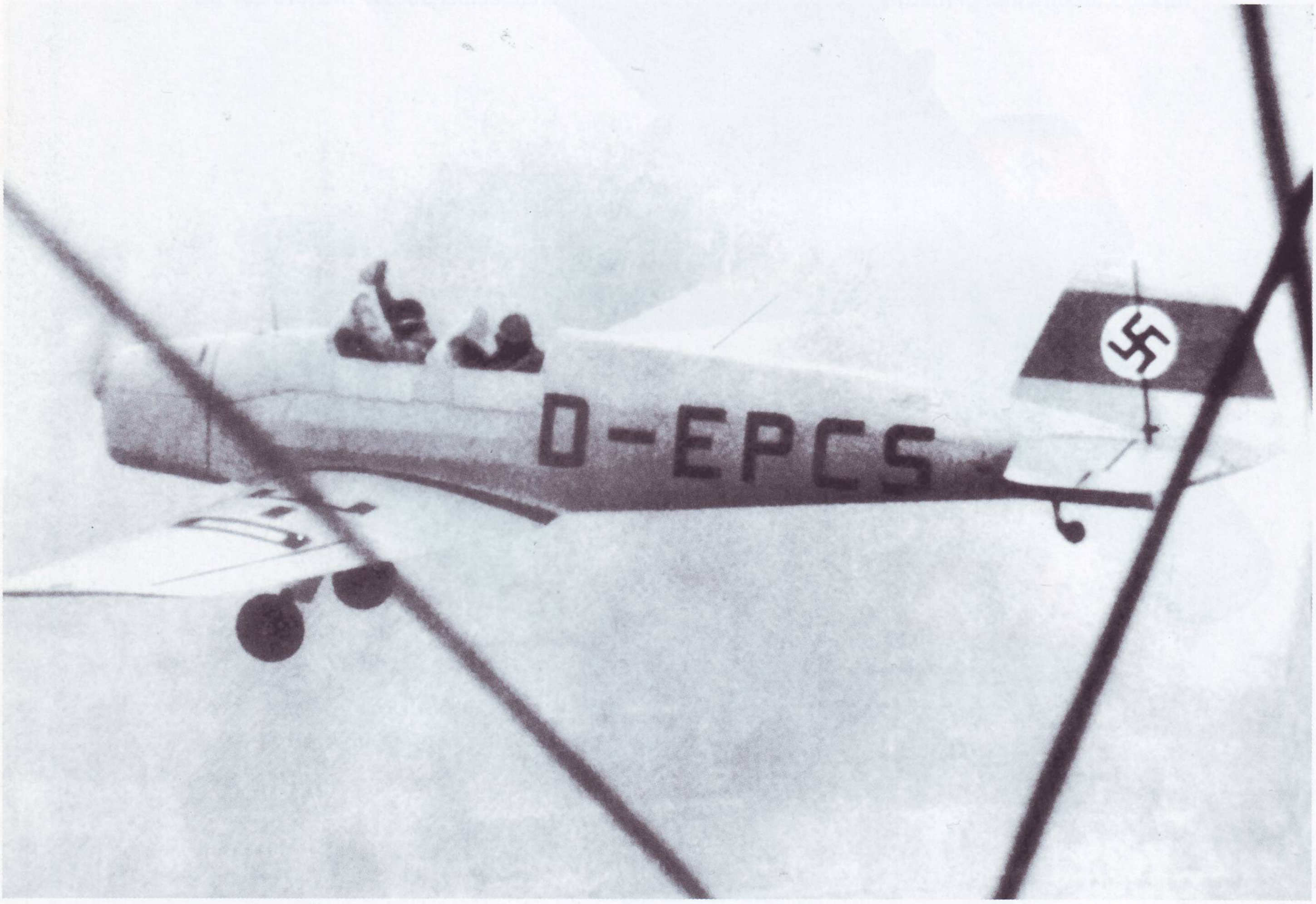
Bü 182 Kornett



Die Bü 180A, D-EBRO, im Rückenflug.



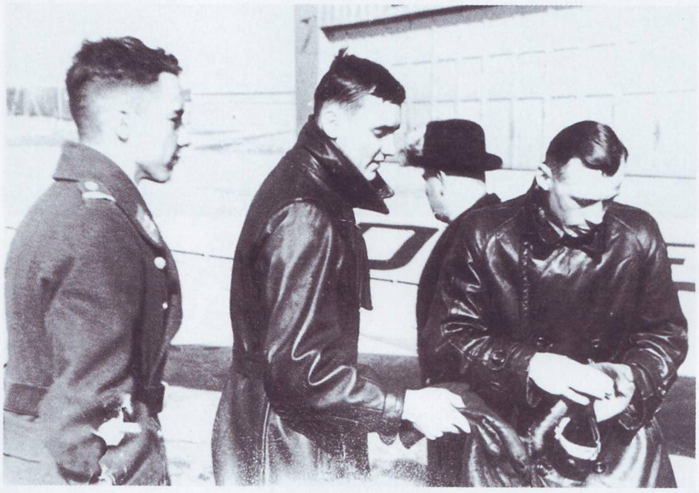
Bü 180B, D-EPCS.



Werkspilot Beier fliegt mit den Dornier-Söhnen in der D-EPCS.

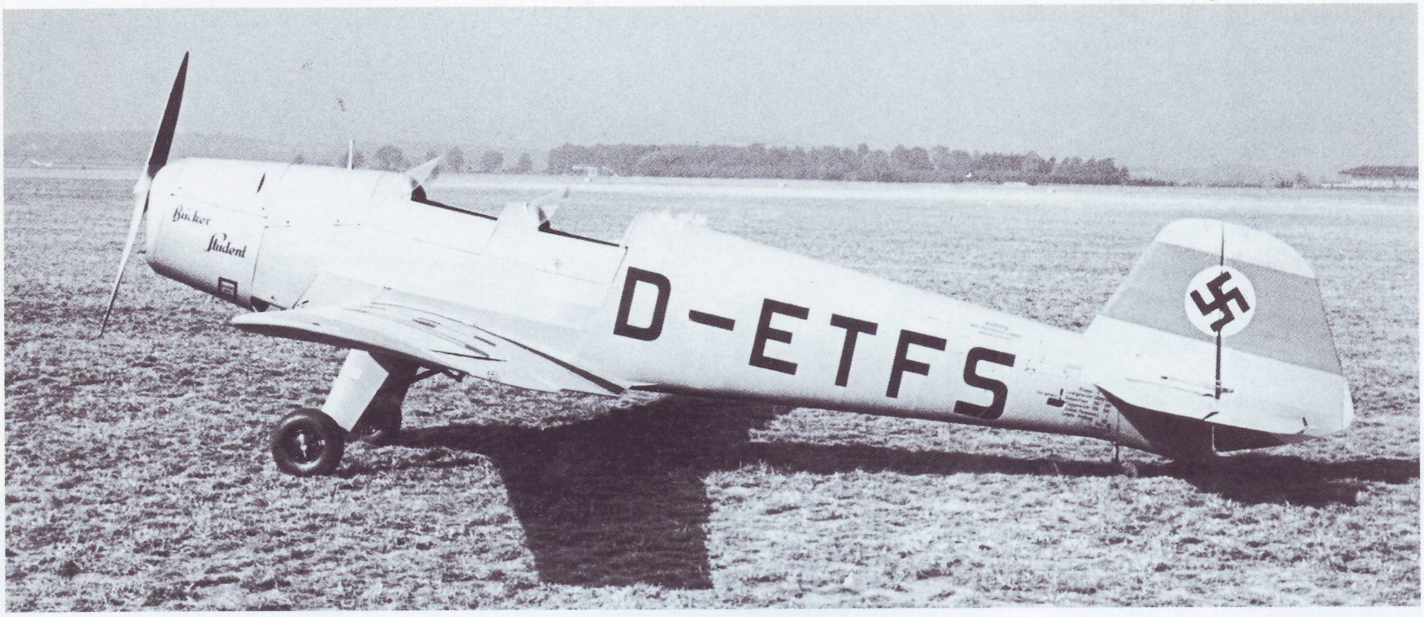
BÜCKER
Achtung
Beim Rückwärtsverschieben
Heckrad ausklinken

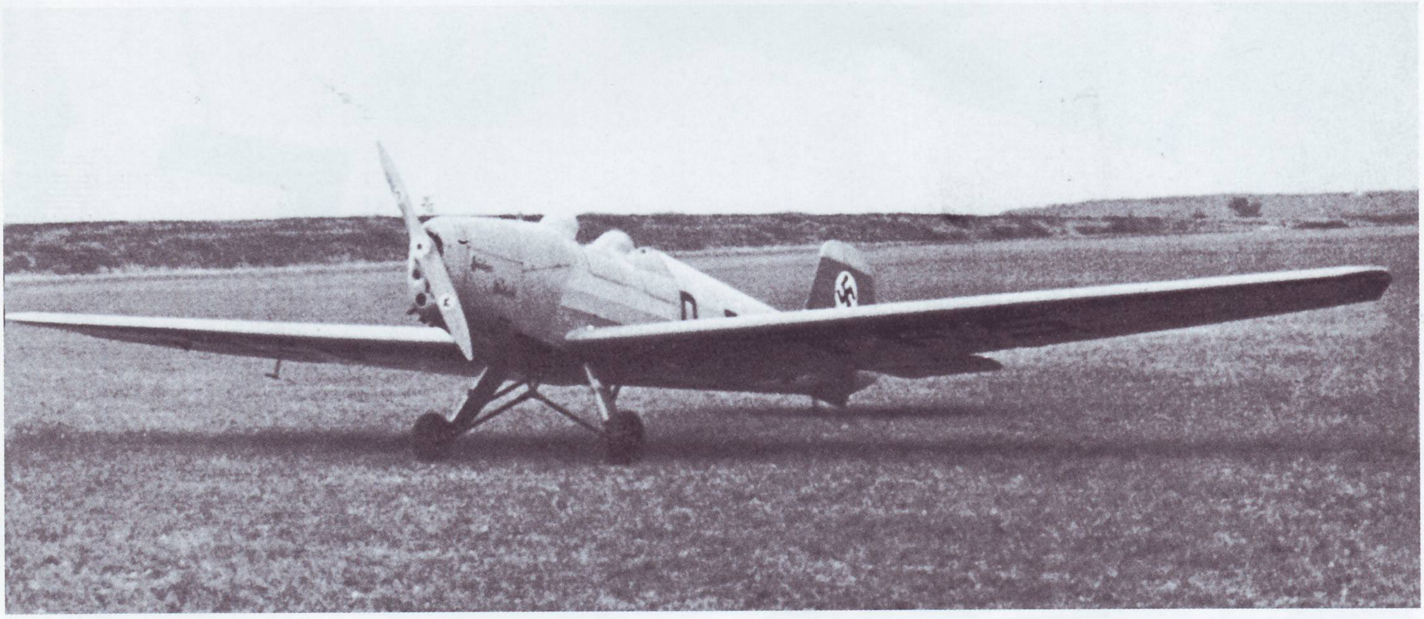
Hier Beier mit Peter Dornier nach dem Flug.

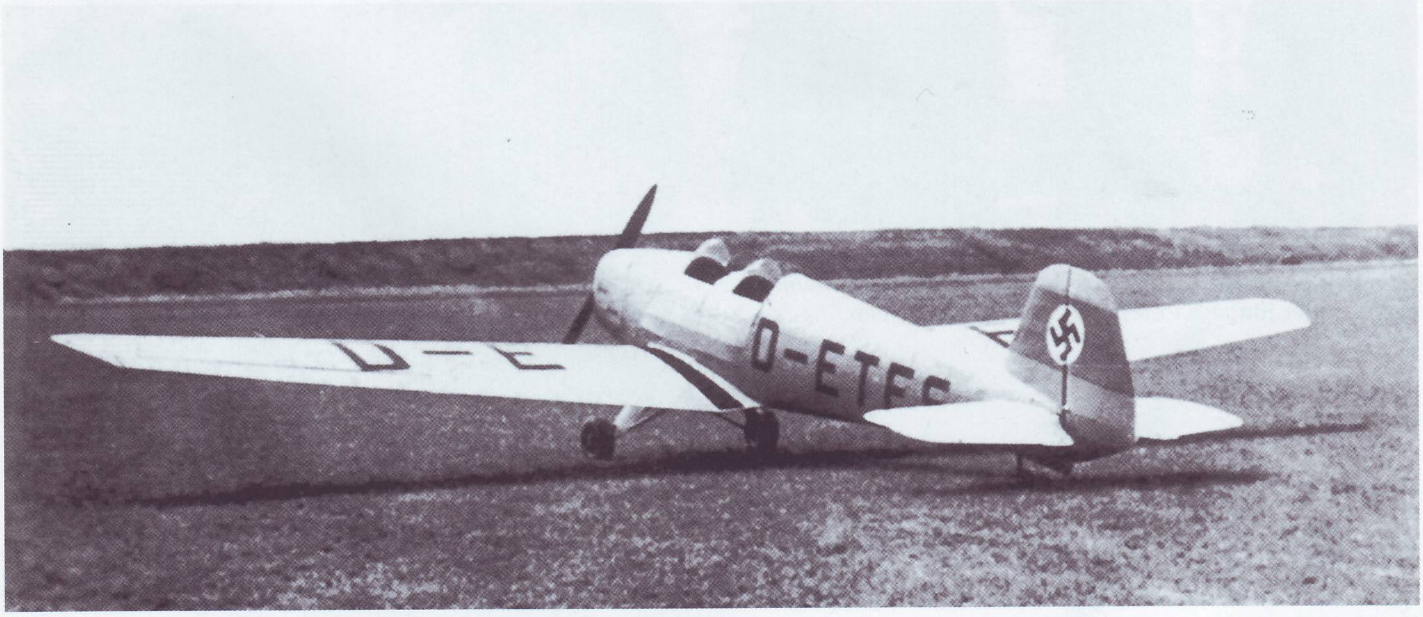


Hier beide Söhne: rechts Claudius und links in Luftwaffen-Uniform der jüngere Peter, ganz rechts Pilot Beier.

Die Dornier-Söhne besuchten Bücker und flogen mit Werkspilot Beier im „Student“ D-EPCS.

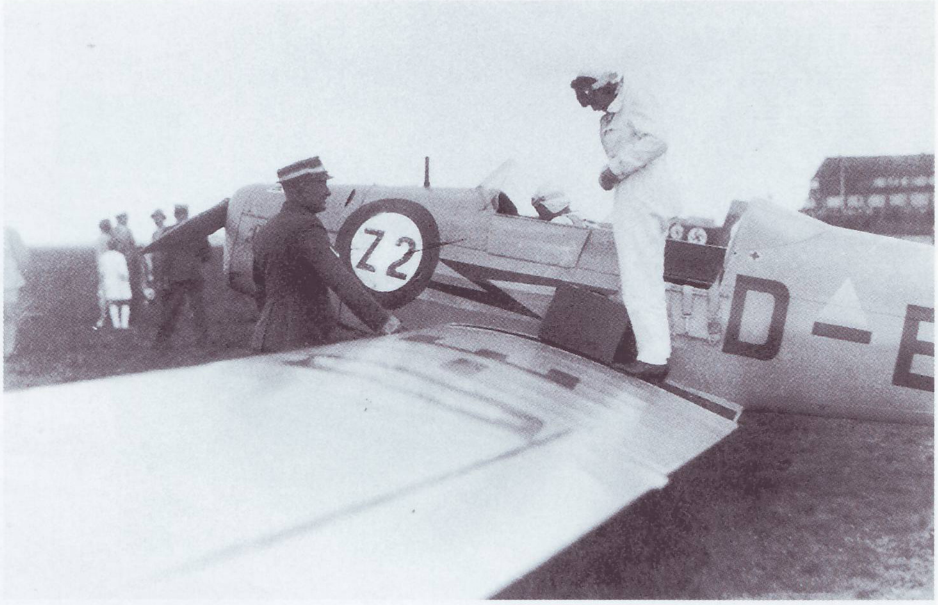

Bücker Student
D-ETFS

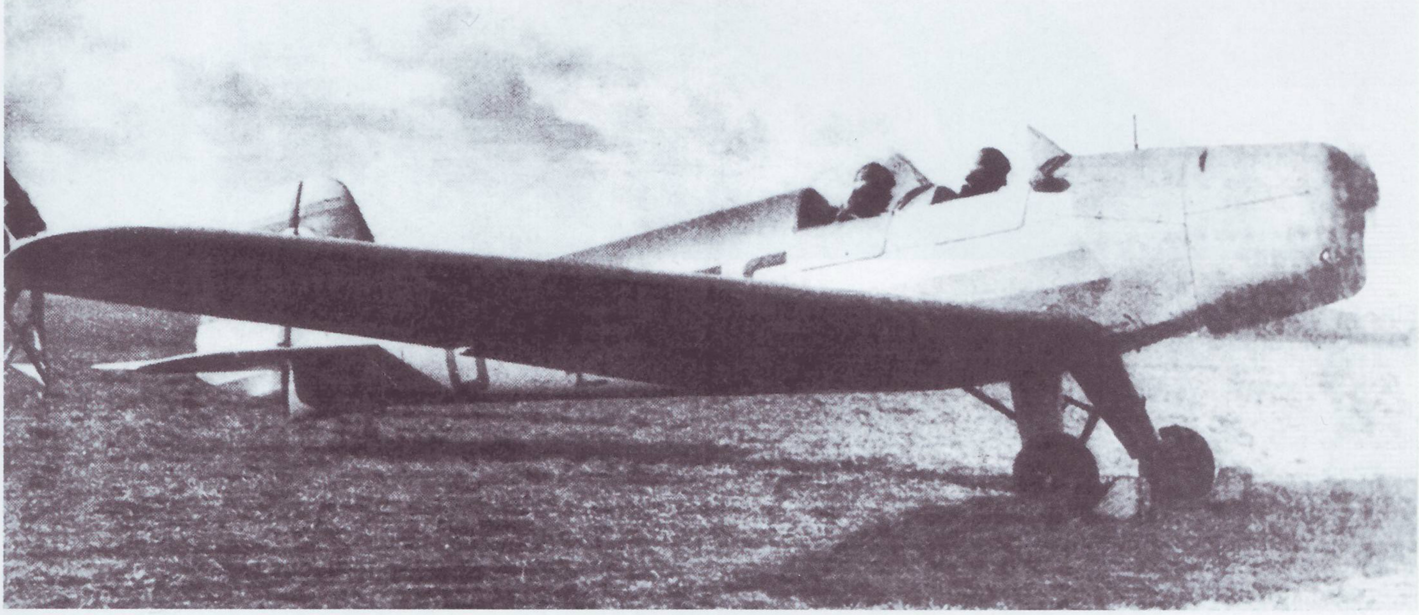


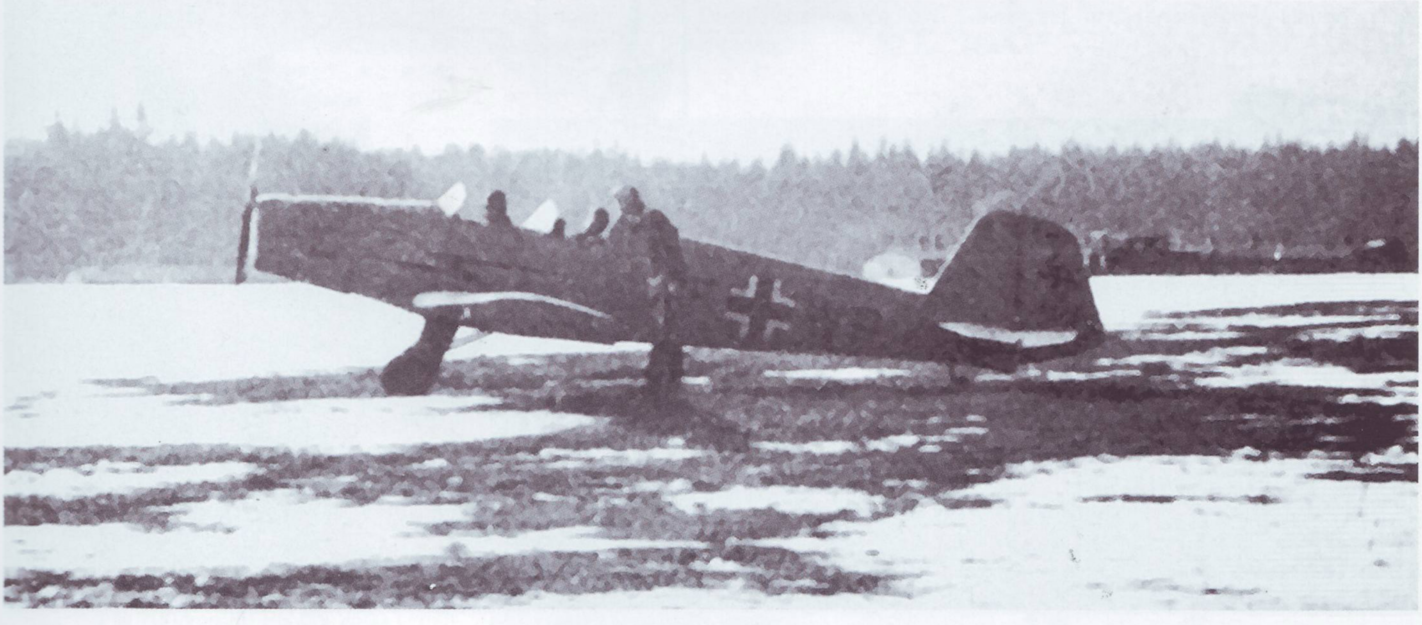


Eine andere Bü 180B, D-ETFS, auf dem Rangsdorfer Fluggelände. Die B-Ausführung hat den Walter-Mikron-II-Motor mit 60 PS, der schon beim Prototypen erprobt wurde.

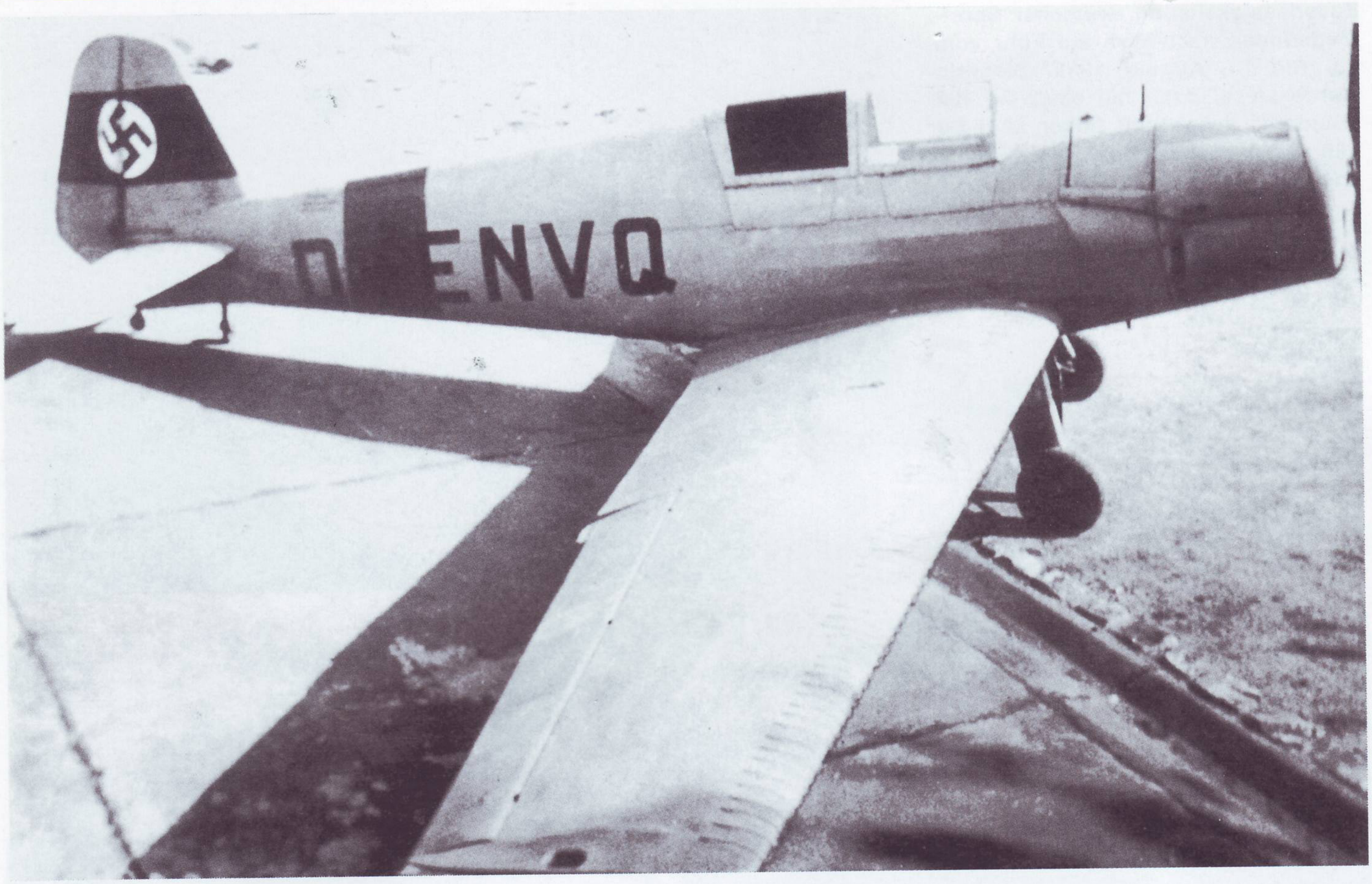
Zuverlässigkeitsflug deutscher Sportfliegerinnen nach Wyk auf Föhr vom 10. Bis 14. August 1939. Siegerin wurde Liesel Bach mit einer Bü 180 „Student“. Insgesamt flogen drei Bü 180 mit, in einem auch Beate Köstlin, später Uhse.



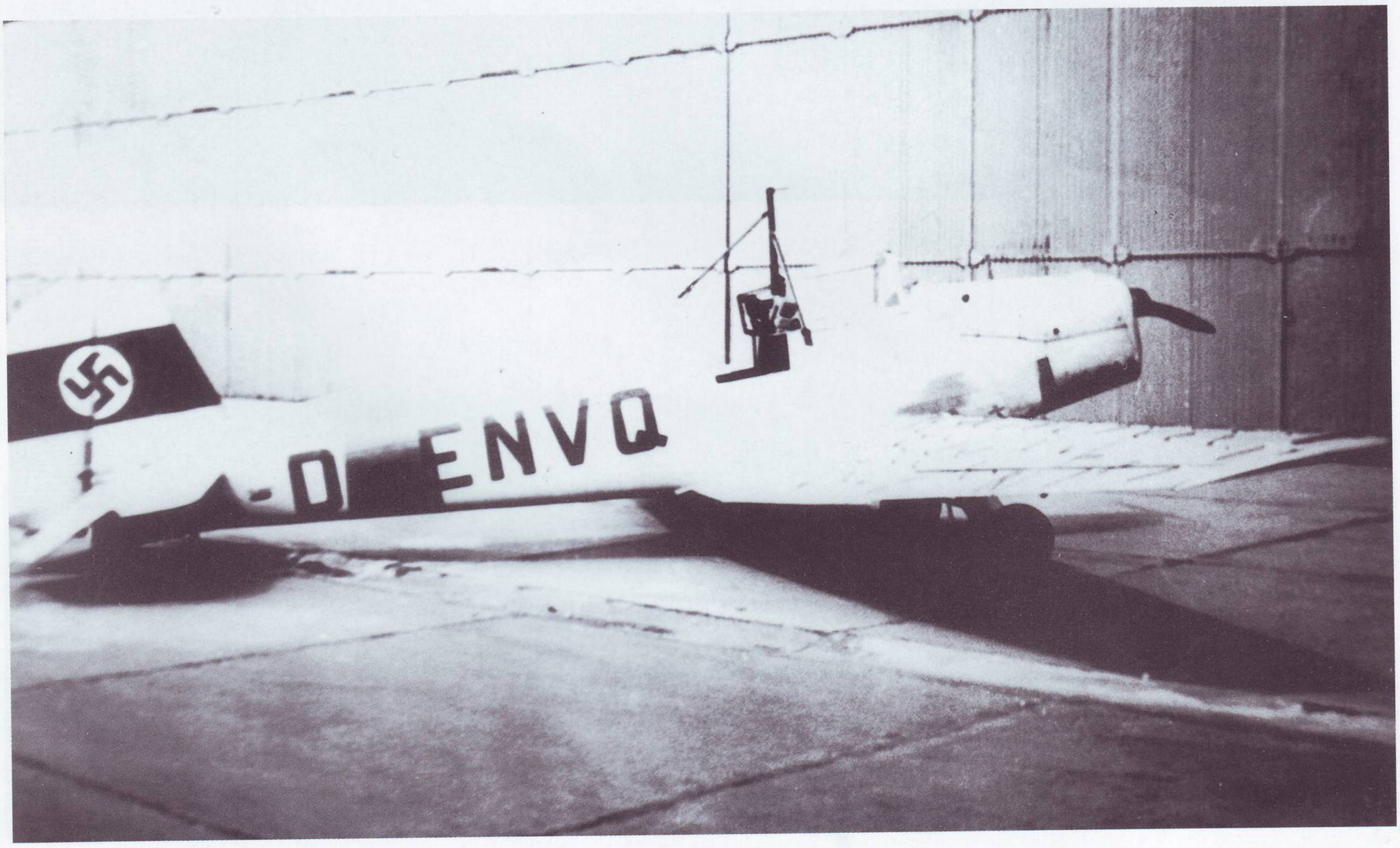




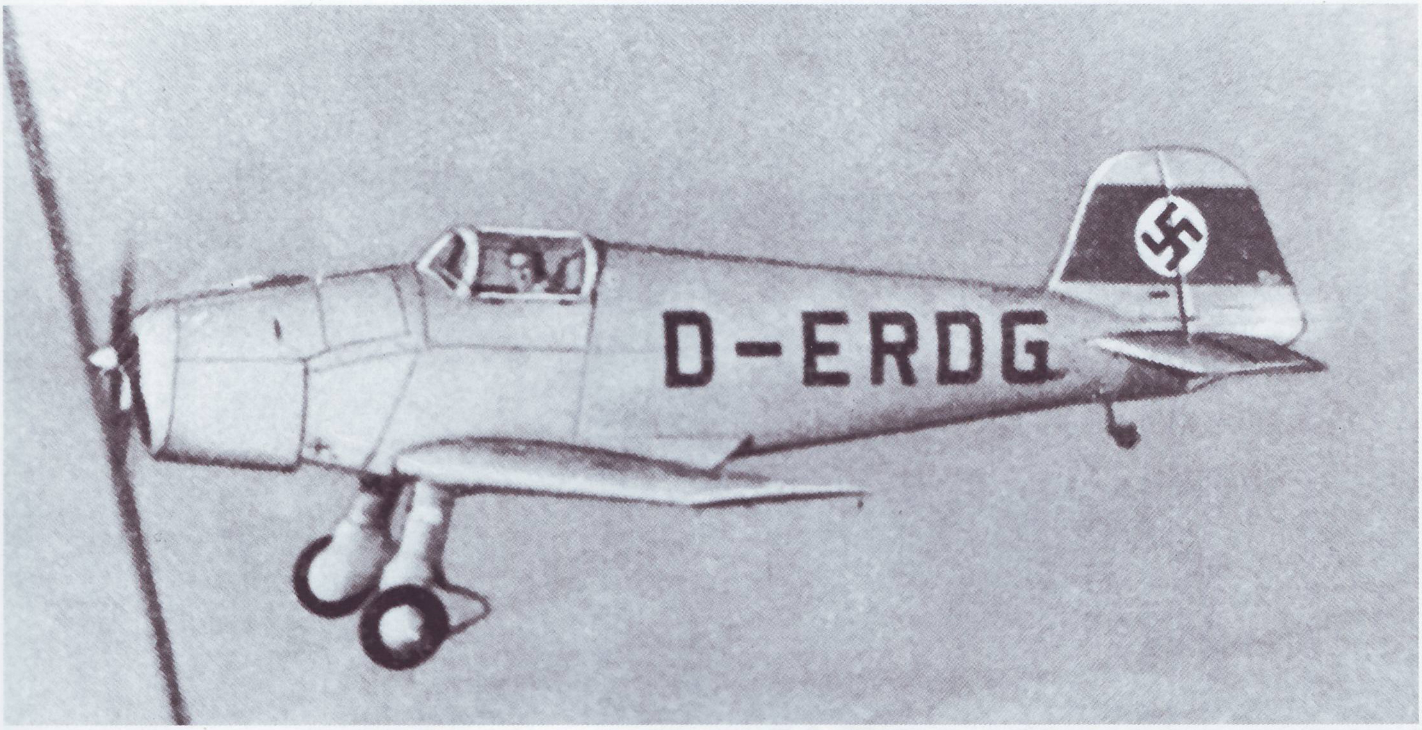
Ein „Student“ bei der Luftwaffe – noch vor dem Verschrottungsbefehl von 1943, der „Baumusterbereinigung“. Hier im Winter 1941/42 in Breslau-Gandau mit dem Kennzeichen PF+WP.



Ein „Student“ aus der Versuchsbau-Abteilung. In der D-ENVO wurde der von Ing. Ledwinka entwickelte Bücker-Motor eingebaut und in vielen Stunden bei Motormeßflügen mit Vollgas geflogen.



Die D-ENVO wurde auch für technische Versuche verwendet. Unter anderem wurde sie mit Flügel kürzerer Spannweite versehen. Hier sind auf den Flächen angebrachte Wollfaden zur Luftströmungskontrolle zu sehen.



Bü 182 „Kornett“

Ein attraktiver, kleiner leichter Übungseinsitzer für vielerlei Verwendung

Das letzte Flugzeug der drei besonderen, exquisiten Typen des Konstruktionsteams Andersson war der aus dem „Student“ entwickelte kleine Einsitzer „Kornett“.

Er war das zweite Tiefdecker-Flugzeug, das vom RLM die Typen Nr. 182 zugeschrieben bekam. Dieser Einsitzer erhielt bei Bücker wieder einen Namen aus dem Sprachgebiet der Marine durch C.C. Bückers ex-Marinevergangenheit und wurde, wie die Seekadetten bei der Marine, „Kornett“ genannt.

Mit diesem Flugzeug hatte man ein billiges, aber doch sehr imposantes kleines Übungsflugzeug geschaffen, das alle Voraussetzungen und Eigenschaften besaß, ein gutes Schulflugzeug für vielerlei Zwecke zu sein. Es war vor allem für das Training der jungen Militär-Piloten gedacht. Denn mit dem „Kornett“ waren alle Übungen wie Kunst- und Verbandsflug sowie Sturzflug und Navigationstraining durchfürbar.

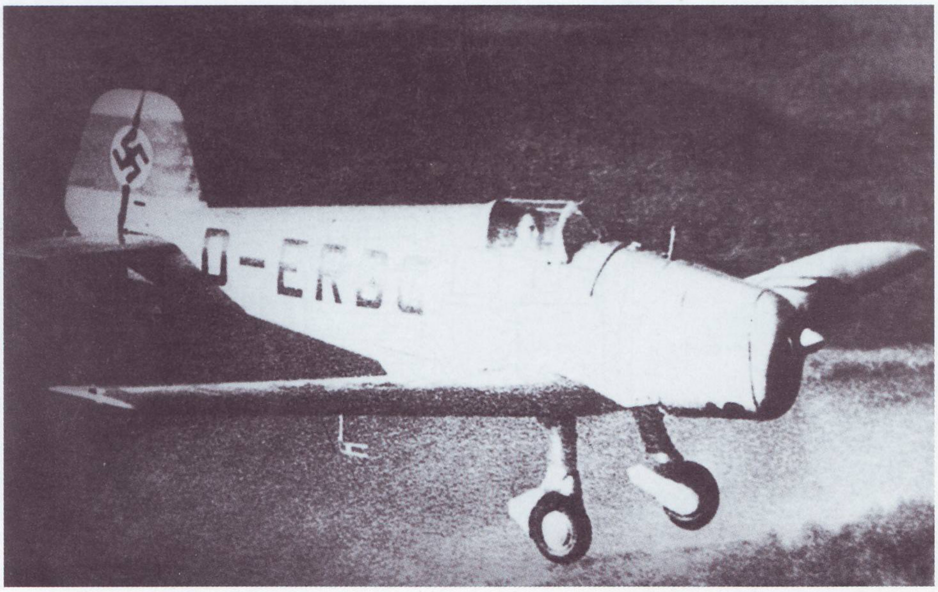
Für die Schulung und Ausbildung von Piloten zu militärischen Sturzflug-Angriffen, konnten an ETCs (Bombenträger) unter den Tragflügeln vier kleine Bomben mitgeführt werden.

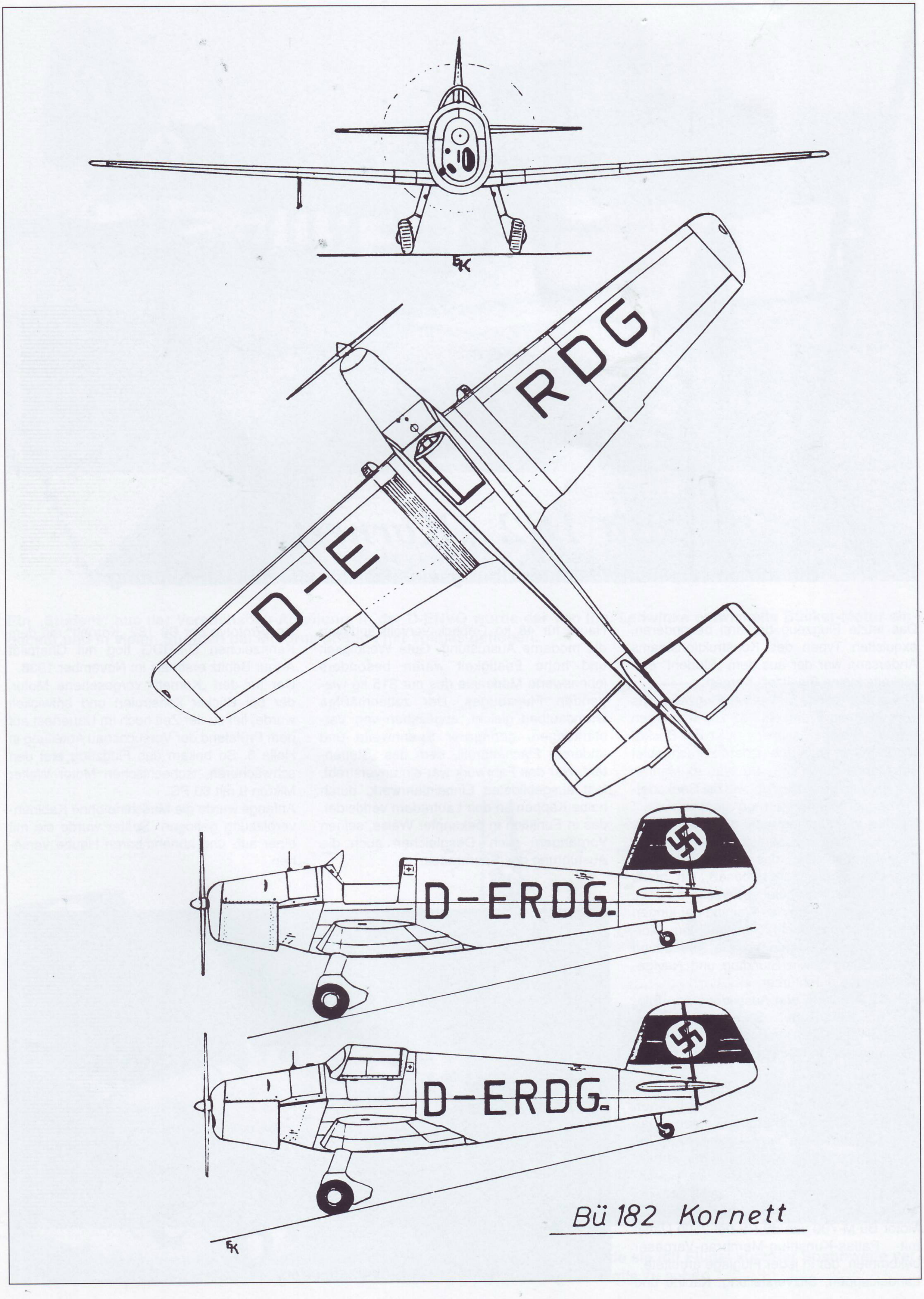
Der „Kornett“ hatte sehr gute Flugleistungen und Eigenschaften bei nur geringen Betriebs- und Anschaffungskosten. Das alles war durch die Verwendung eines leistungsfähigen guten Motors von nur verhältnismäßig geringer Stärke, aber auch geringem Gewicht, möglich. Er sollte den bei Bücker von Ing. Ledwinka entwickelten Motor Bü M 700 von 80 PS bei 2500 U/min mit Pallas-Kunstflug-Membran-Vergaser bekommen, der in jeder Fluglage arbeitete. Landeklappen, Sitzverstellung, Kabine und Raum für 48 kg Gepäck vervollständigten die moderne Ausrüstung. Gute Wendigkeit und hohe Festigkeit waren besonders lobenswerte Merkmale des nur 315 kg wiegenden Flugzeuges. Der zellenmäßige Grundaufbau gleicht, abgesehen von Verstärkungen, geringerer Spannweite und anderem Flächenprofil, dem des „Studenten“. Nur das Fahrwerk war ein unverstrebt, fest ausgebildetes Einbeinfahrwerk, durch halbe Kappen an den Laufrädern verkleidet, das in Funktion in bekannter Weise, seinen Vorgängern glich. Desgleichen auch die Ausführung des Spornrades.

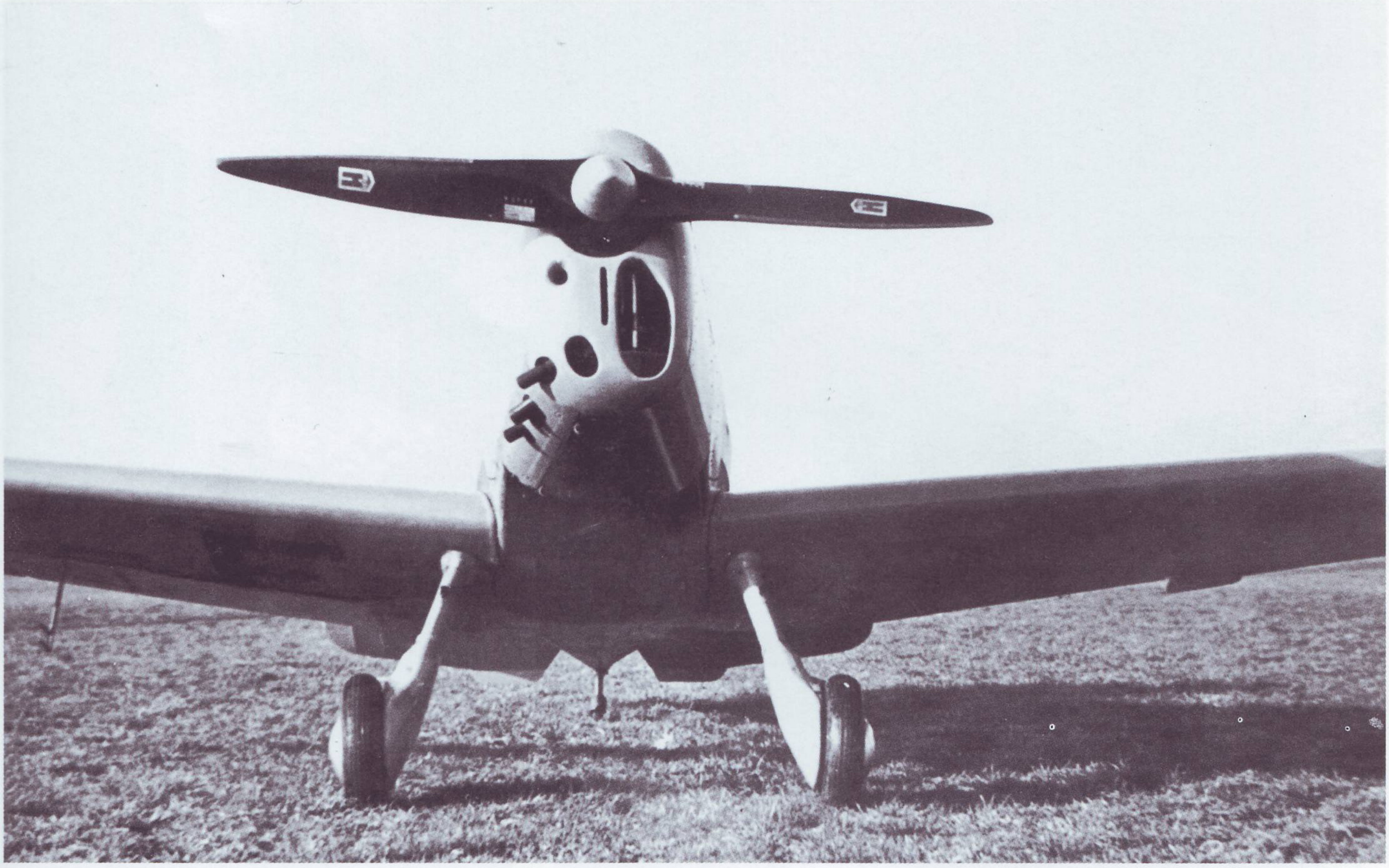
Der Prototyp der Bü 182 „Kornett“ mit dem Kennzeichen D-ERDG flog mit Chefpilot Arthur Benitz erstmals im November 1938.

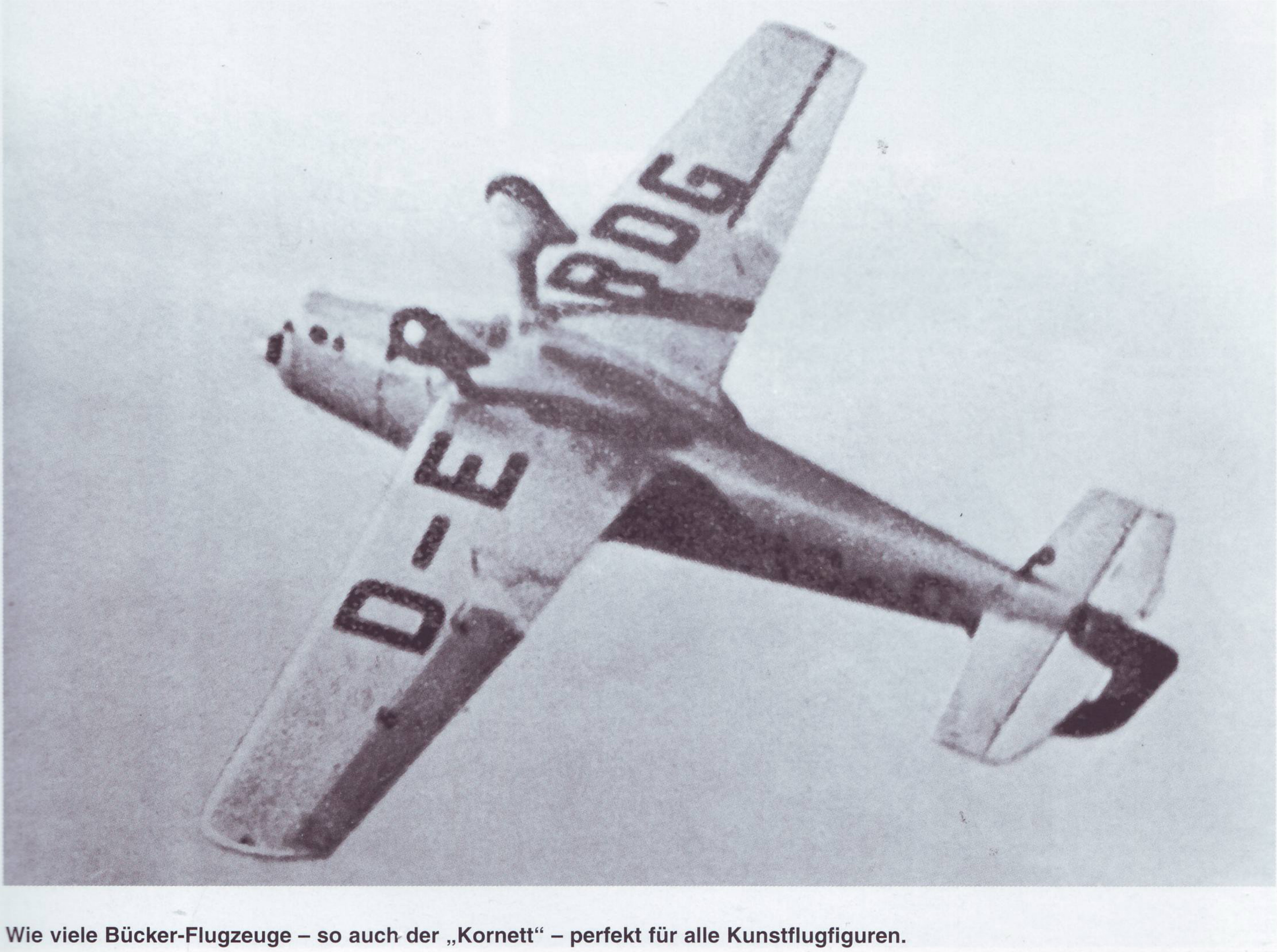
Der für den „Kornett“ vorgesehene Motor, der bei Bücker konstruiert und entwickelt wurde, lief zu der Zeit noch im Dauertest auf dem Prüfstand der Versuchsbau Abteilung in Halle 3. So bekam das Flugzeug erst den schwächeren, tschechischen Motor Walter Mikron II mit 60 PS.

Anfangs wurde die Maschine ohne Kabinenverglasung geflogen. Später wurde sie mit einer auf- und abnehmbaren Haube versehen.

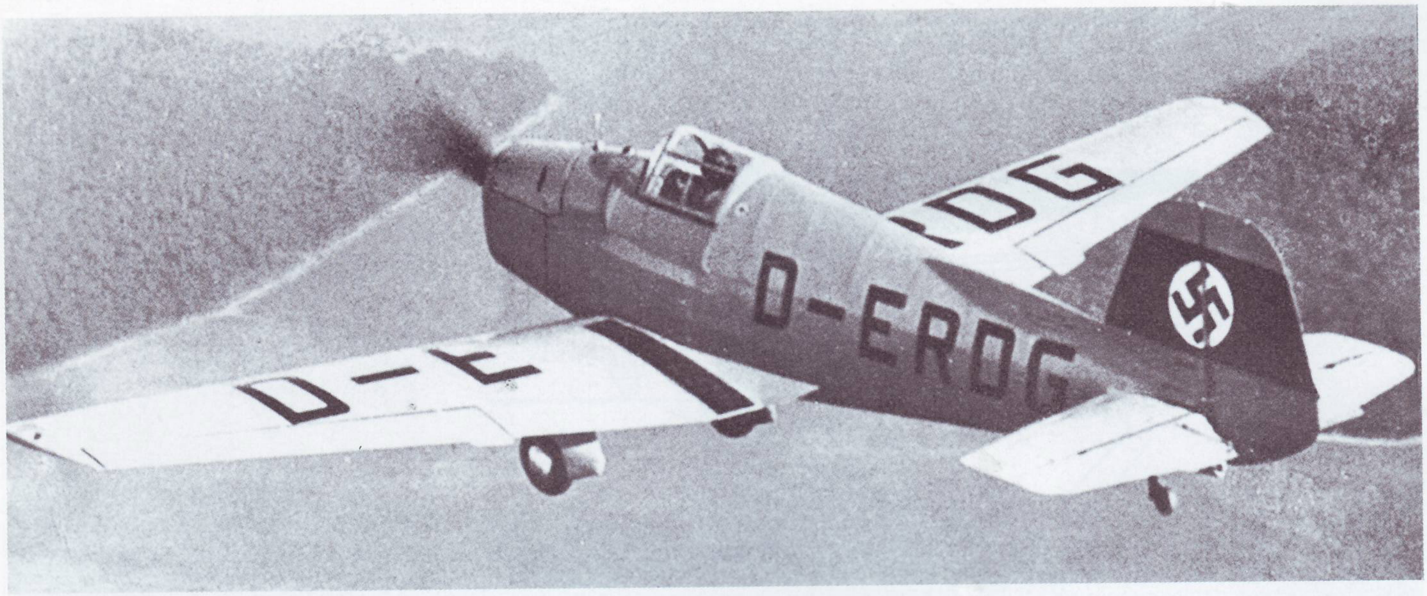


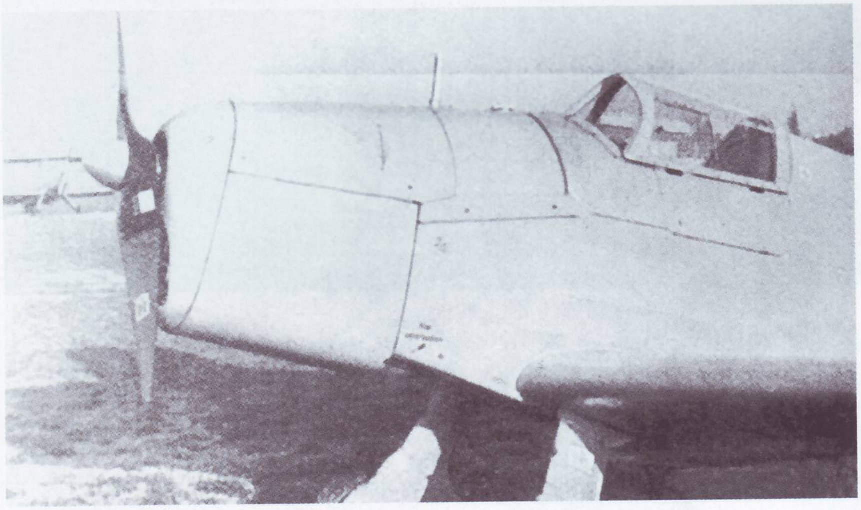

EK
D-E
RDG
D-ERDG.
D-ERDG.
Bü 182 Kornett
EK



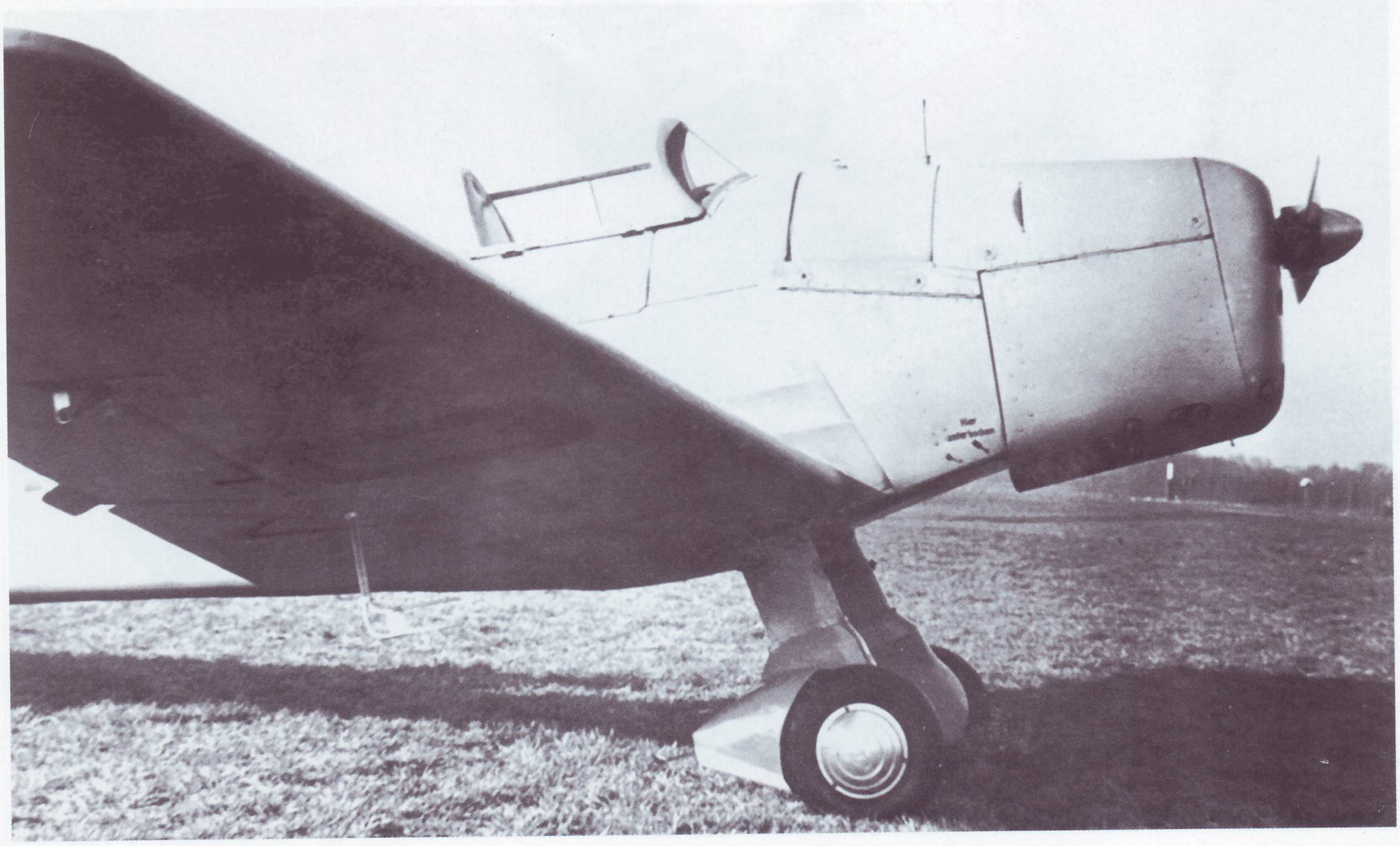


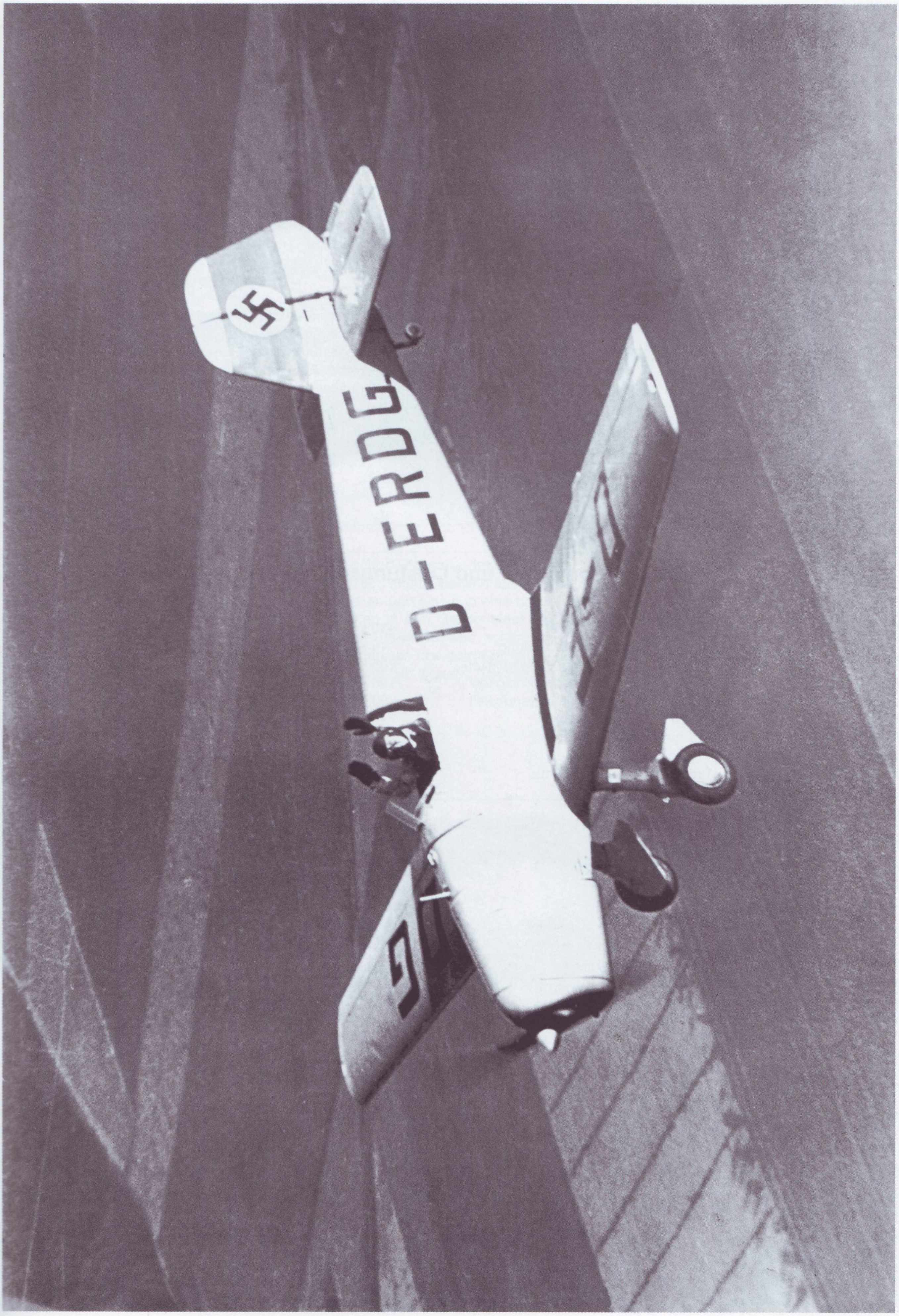
Wie viele Bücker-Flugzeuge – so auch der „Kornett“ – perfekt für alle Kunstflugfiguren.





Klein, aber elegant. Der „Kornett“ mit Kabinenhaube und hinterer Fahrwerksabdeckung.





Hände hoch! So geht´s auch. Der Chefpilot im Flug mit dem „Kornett“-Einsitzer.

Technischer Aufbau des Bü 182 „Kornett“

Tragwerk:
Freitragender Tiefdecker, zweiteiliger trapezförmiger Flügel. V-Form 4,5 Grad. Spreizklappen zwischen Querruder und Rumpf. Flügelaufbau in Holz. Ein Hauptholm, ein kurzer Nasenholm, ein Abschlußholm. Bis Hauptholm sperrholzbeplankt, Rest stoffbespannt. Drei-Punkt-Aufhängung. Hauptholm durch senkrechten, nach oben herausziehbaren Bolzen am Rumpf gelagert. Spreizklappen in Leichtmetall, Lagerung in Scharnierband, Betätigung mittels Hebel über Torsionswelle.

Rumpf:
Ovaler Querschnitt. Verglaste Kabine mit unterhalb der klappbaren Haube liegender zusätzlicher Seitenklappe. Durch Reißverschluß von Kabine und Rumpfende getrennter Gepäckraum.
Aufbau: Rumpfvorderteil bis in Höhe Hinterholm geschweißtes Stahlrohrfachwerk. Verkleidung mittels abnehmbarer Leichtmetallbleche und Stoff. Rumpfende viergurtige Sperrholzschale aus zwei Teilschalen verleimt und in vier Punkten am Rumpfvorderteil angeschlossen.

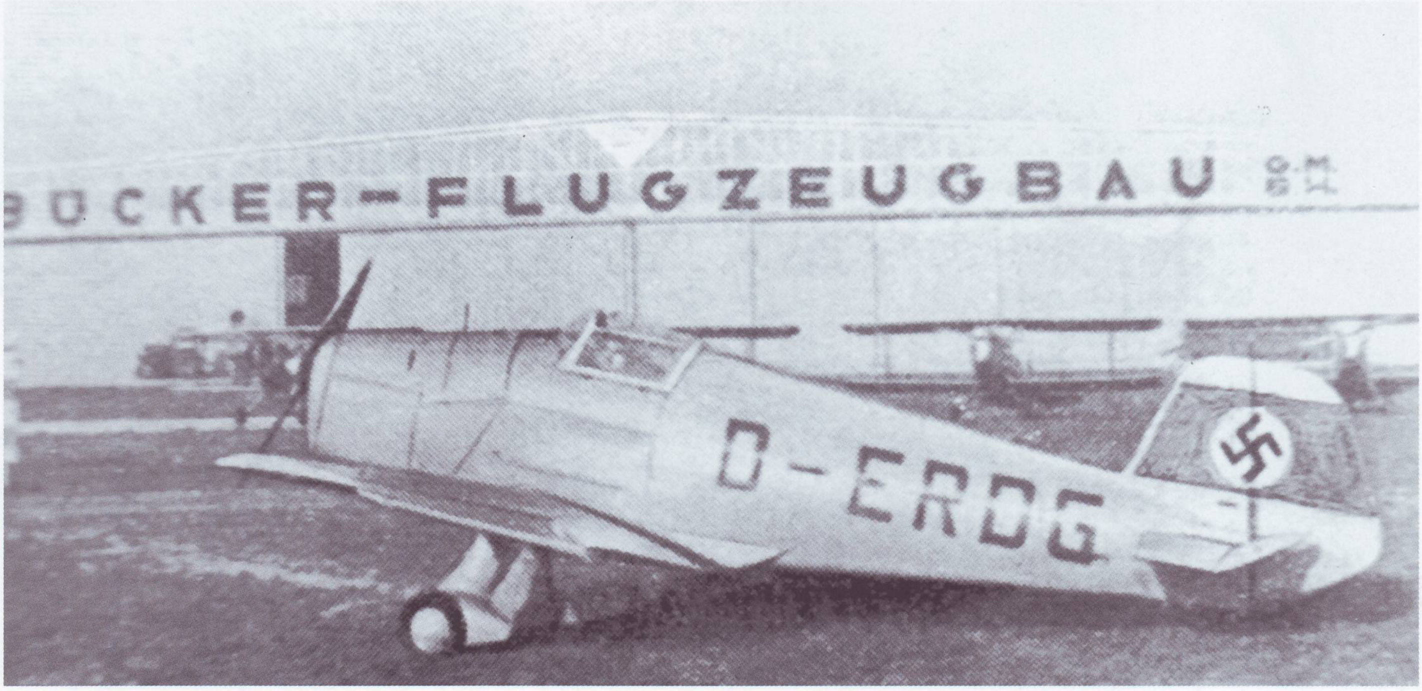
Fahrwerk:
Es ist ein festausgebildetes Einbeinfahrwerk. Die Federbeine nehmen die Arbeit in bekannter Weise durch Spiralfedern mit Öldämpfung auf. Sporn gleicht dem des „Student“.

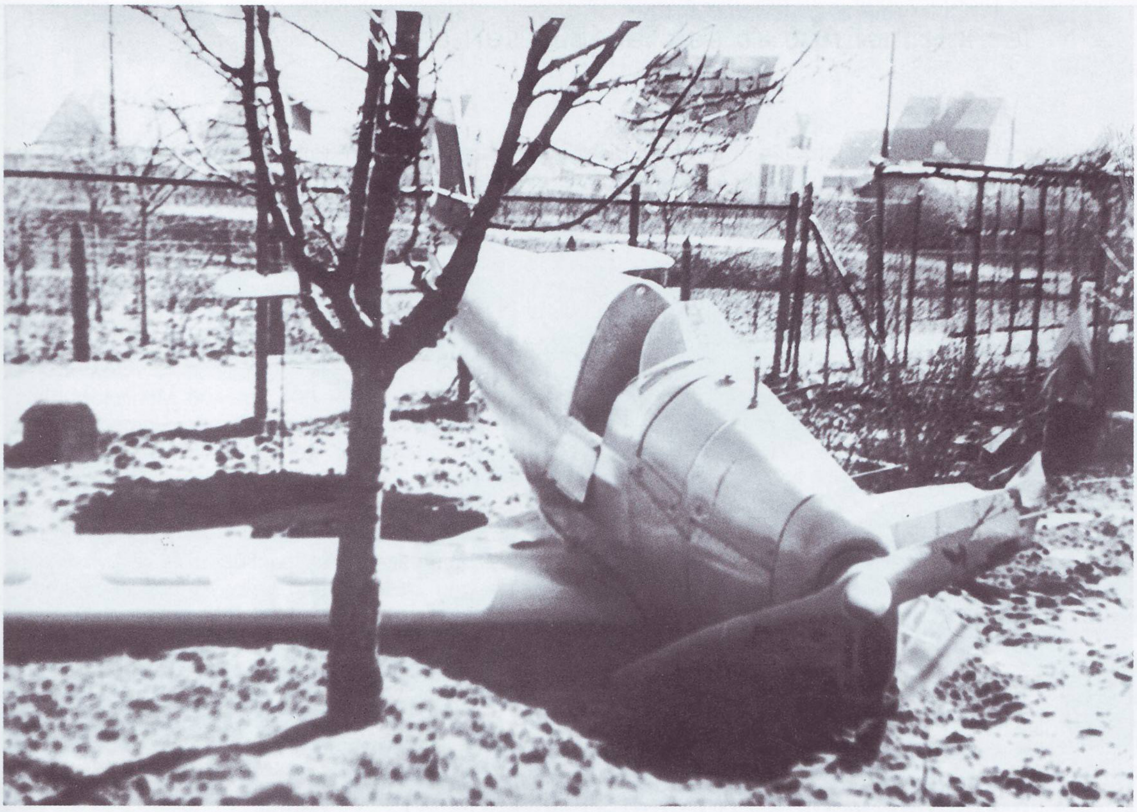
Leitwerk:
Aerodynamisch und massenausgeglichene Querruder, je dreifach gelagert. Seitenkräfte vom mittleren Lager aufgenommen. Ausführung als stoffbespannte Holzgerüste. Freitragendes Höhen- und Seitenleitwerk. Höhen- und Seitenruder aerodynamisch und gewichtlich ausgeglichen. Höhenruder mit vom Führersitz aus verstellbarer Trimmklappe. An restlichen Rudern Trimmkanten. Aufbau in Holzbauweise. Flossen sperrholzbeplankt (Höhenruder dreipunktgelagert). Ruder stoffbespannt. Betätigung der Ruder durch Stoßstangen und Seilzüge, Trimmklappenverstellung mittels Bowdenzug.

Triebwerk:
Luftgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor Bücker Bü M 700 mit 80 PS, gelagert in zwei Biegeträgern, die durch je eine Stahlrohrstrebe zum Rumpfgerüst abgestützt sind. Trägerhälften seitlich schwenkbar gelagert. Dreiteilige Motorverkleidung. Zweiflügelige Holzluftschraube. Kraftstoffbehälter von 80 l Fassung zwischen Gerätebrett und Brandschott. Zwecks einwandfreier Kraftstoffentnahme im Kunstflug Kraftstoffentnahmeleitung im Behälter als Pendelschlauch ausgebildet. Schmierstoffbehälter (4 l) fest auf Motorgehäuse befestigt.

Technische Daten und Leistungsangaben

Bü 182 „Kornett“		Fluggewicht:	450 kg	auf 2000 m:	8,7 min
		Flächenbelastung:	46 kg	Dienstgipfel:	4500 m
Spannweite:	8,60 m	Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	Verbrauch:	10,8 l/100 km
Länge:	6,67 m	Reisegeschwindigkeit:	195 km/h	Tankinhalt:	80 l
Höhe:	1,85 m	Landegeschwindigkeit:	90 km/h	Zulässige Sturzgeschwindigkeit:	400 km/h
Radspur:	1,55 m	Reichweite:	740 km	Landeklappenausschlag	
Flügelfläche:	9,8 qm	Steigzeit		bei Start:	15 Grad
Leergewicht:	315 kg	am Boden	4,6 m/s	bei Landung:	45 Grad
Zuladung:	135 kg	auf 1000 m:	3,9 min	V-Form der Tragflügel:	4,5 Grad

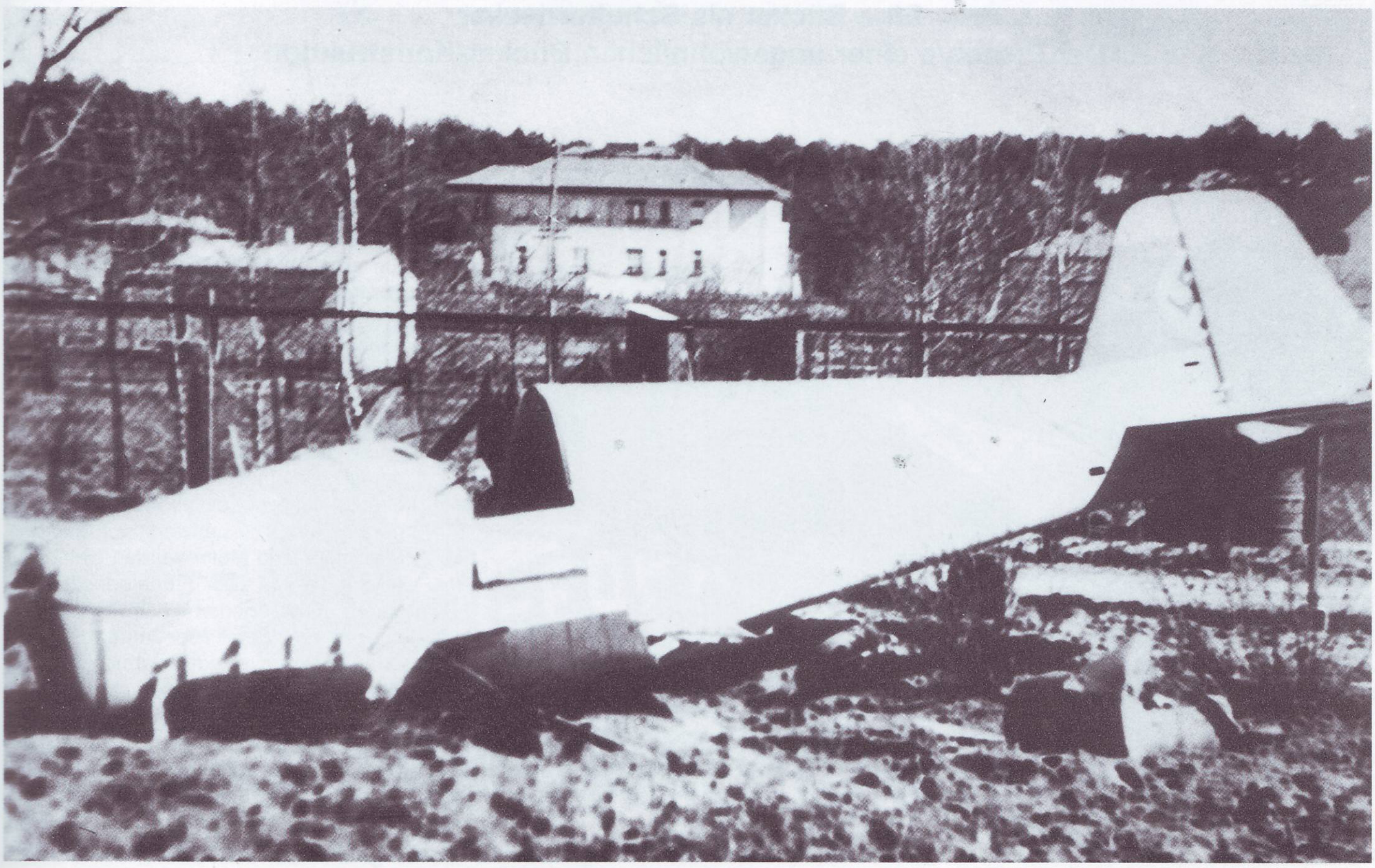


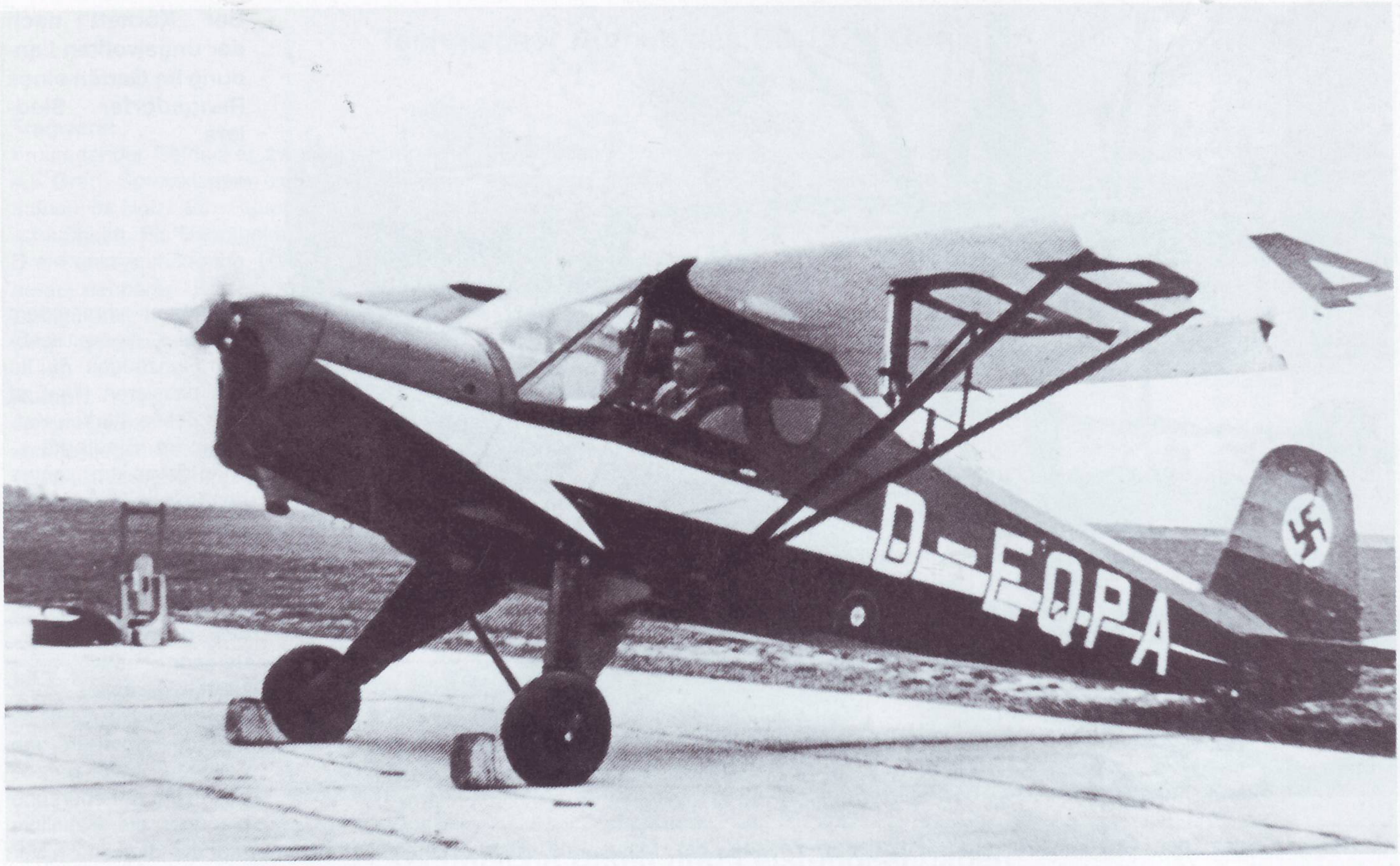


Der „Kornett“ nach der ungewollten Landung im Garten eines Rangsdorfer Siedlers.

Als eines Tages der Chefkonstrukteur Andersson seinen „Kornett“ wieder einmal selbst fliegen wollte, denn er war auch ein begeisterter Pilot, setzte unmittelbar nach dem er gestartet war, die Maschine befand sich gerade über der am Flugplatz vorbeiführenden Eisenbahnlinie der Strecke Rangsdorf–Zossen, der Motor aus. Das Flugzeug stürzte danach aus knapper Höhe sofort ab und hinein in eine Laubenkolonie. – Mitten in den Garten eines Siedlerhäuschens. Unverletzt, aber schimpfend, kletterte Andersson aus dem Cockpit seines „Kornett“ und sah sich die Bescherung an. Ausgerechnet ihm, dem Schöpfer dieses schönen Flugzeuges, mußte das passieren ! – Erst eine Tasse starken Kaffees, im Siedlerhäuschen getrunken, konnte den Bruchpiloten wieder so einigermaßen beruhigen.

Aber was war passiert ? – Im Werk sprach es sich dann herum. Andersson hatte beim Start vergessen, den Brandhahn zu öffnen und der Spritt in den Leitungen hatte gerade noch zum Abheben und bis über die Bahnlinie gereicht. Aber dann, war der Ofen aus! – Nur das Halten des Flugzeuges auf Geschwindigkeit in gedrückter Fahrt im sturen Geradeausflug, das ihm einmal Werner Ahlfeld gesagt hatte und daran er sich im richtigen Moment erinnerte, hatte schlimmeres verhindert.





Werkspilot Beier und Ing. Weingartner im Cockpit der Bü 134 beim Motorprobelauf vor dem Start.

Bü 134

Eine Bücker als Schulterdecker
Der Prototyp einer ungewöhnlichen Bücker-Konstruktion

Das erste der besonders attraktiven Außenseiter-Flugzeuge war, wie bereits erwähnt, die von Andersson geschaffene Bü 134.

Ein exzellentes Flugzeug, ausgelegt als abgestrebter Schulterdecker mit anklappbaren Tragflächen, entstand gleich nach den Doppeldeckern 1935. Es entsprach dem Wunsch nach einem billigen Reiseflugzeug für zwei Personen, die in einer geschlossenen Kabine nebeneinander sitzen konnten, nach Art vieler damaliger, amerikanischer Typen. Der Grundaufbau war ein verbreiterter „Jungmann"-Rumpf. Leitwerk, Fahrwerk, Motorbock und Motor wurden gleichfalls übernommen. Die Flugeigenschaften waren ähnlich denen eines Piper-Hochdeckers der 60er – 70er Jahre.

Das Flugzeug erregte damals bei der Erprobung viel Bewunderung und war vorgeführt eine echte Attraktion. Aber leider hatte man seinerzeit in Deutschland wenig Interesse an einer solchen Bauart. Der Trend ging mehr zum Tiefdecker. So blieb es nur bei dieser einen Maschine mit dem Kennzeichen D-EQPA.

Technischer Aufbau der Bü 134

Tragwerk:
V-abgestrebter Schulterdecker mit Stützkreuzung, anklappbaren Flächen. An Außenflügel leicht gepfeilte Vorderkante und abgerundete Enden. Querruder mit abgeschrägter Hinterkante. Landeklappen zwischen Rumpf und Querruder bis auf 45 Grad fest einstellbar auf Start, Flug und Landung. Zwei Holzholme mit Holzrippen und Innenverspannung. Flügelnase sperrholzbeplankt, im übrigen Stoffbespannung.

Triebwerk:
Hirth-Motor HM 504 mit 100 PS, Vierzylinder, im Rumpfbug auf abnehmbarem, aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren geschweißtem Motorblock an vier Punkten aufgehängt. Dahinter Brandspant, Treib- und Schmierstofftank.

Rumpfwerk:
Geschweißte Chrom-Molybdän-Stahlrohrkonstruktion. Stoffbespannt mit zwei verstellbaren Sitzen und dahinter liegendem Gepäckraum. Normale Fensterverglasung mit bis in Höhe der Flächenhauptholme verglastem Rumpfoberteil und verglasten Einstiegstüren links und rechts.

Leitwerk:
Seiten wie Höhenleitwerk verschweißte Chrom-Molybdän-Rohre mit Stoffbespannung. Alle Ruder kugelgelagert. Trimmklappen an beiden Höhenrudern einstellbar, dagegen am Seitenruder unverformbar. Wie schon bei den Doppeldeckern Seiten- und Höhenflosse durch Stromliniendrähte verspannt.

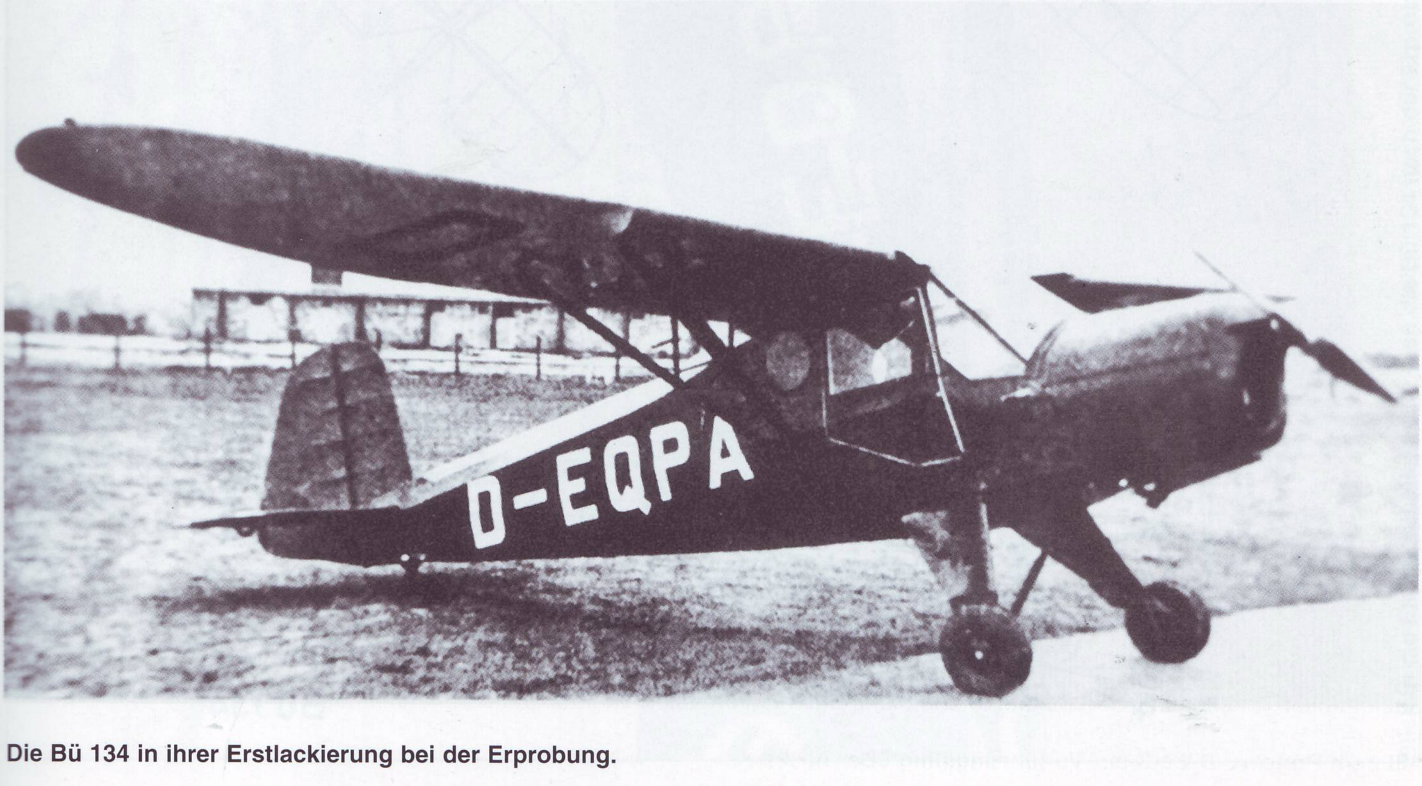
Fahrwerk:
Wie bei den Doppeldeckern geteilte Achsen, niederdruckbereifte Ballonräder, Federbeine mit Spiralfederung und ölgedämpft, desgleichen auch das Heckrad, das wahlweise mit dem Seitenruder gekoppelt steuerbar oder um 360 Grad drehbar war.
Maschine besaß auch eine normale Positionsbeleuchtung mit Lampen an beiden Flächenenden und am Seitenruder.

Technische Daten und Leistungsangaben

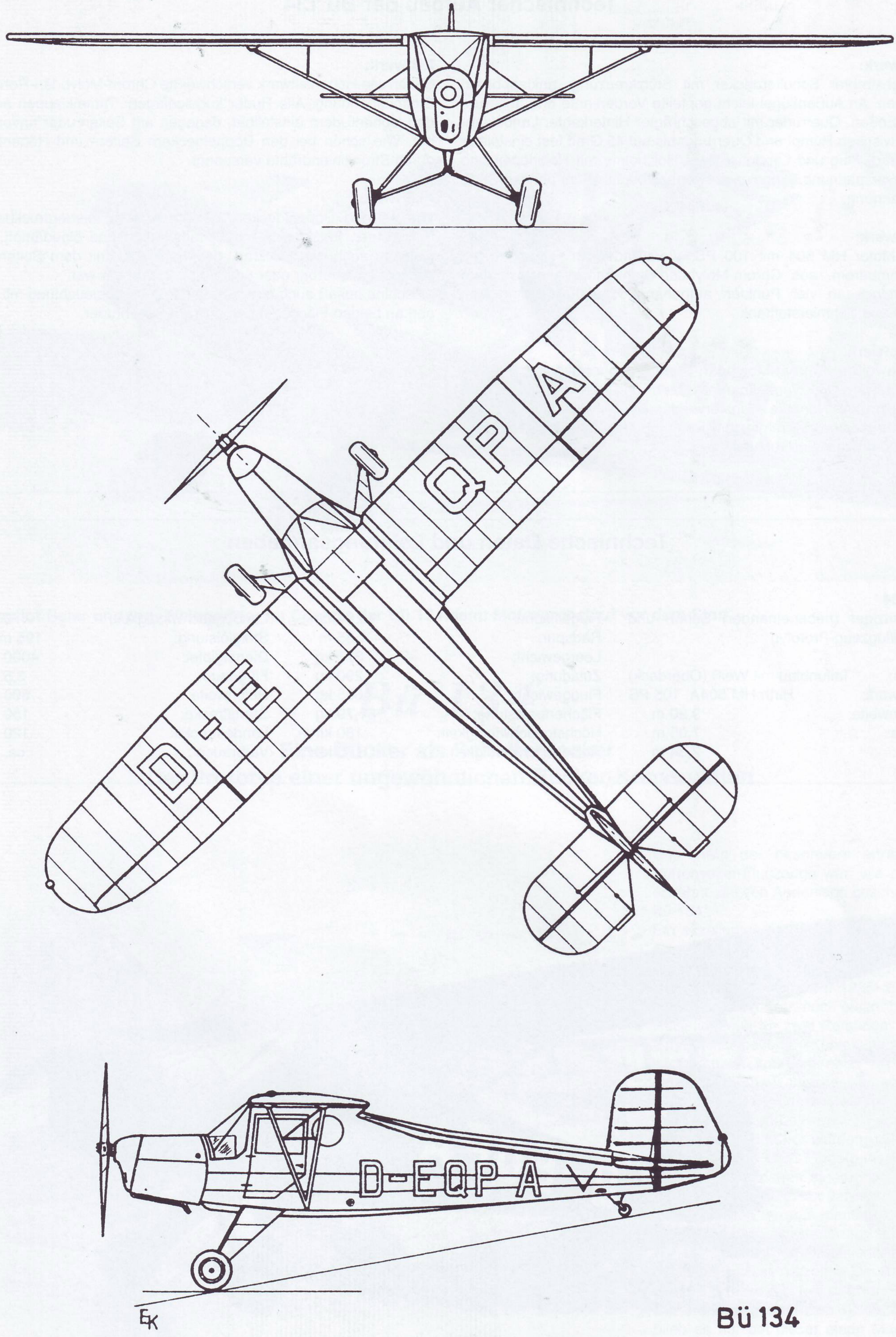
Bü 134
Zweisitziger (nebeneinander) Schul- und Reiseflugzeug-Prototyp

Farbe:	Taifunblau mit Weiß (Oberdeck)
Triebwerk:	Hirth HM 504A, 105 PS
Spannweite:	9,90 m
Länge:	7,05 m
Höhe:	2,34 m

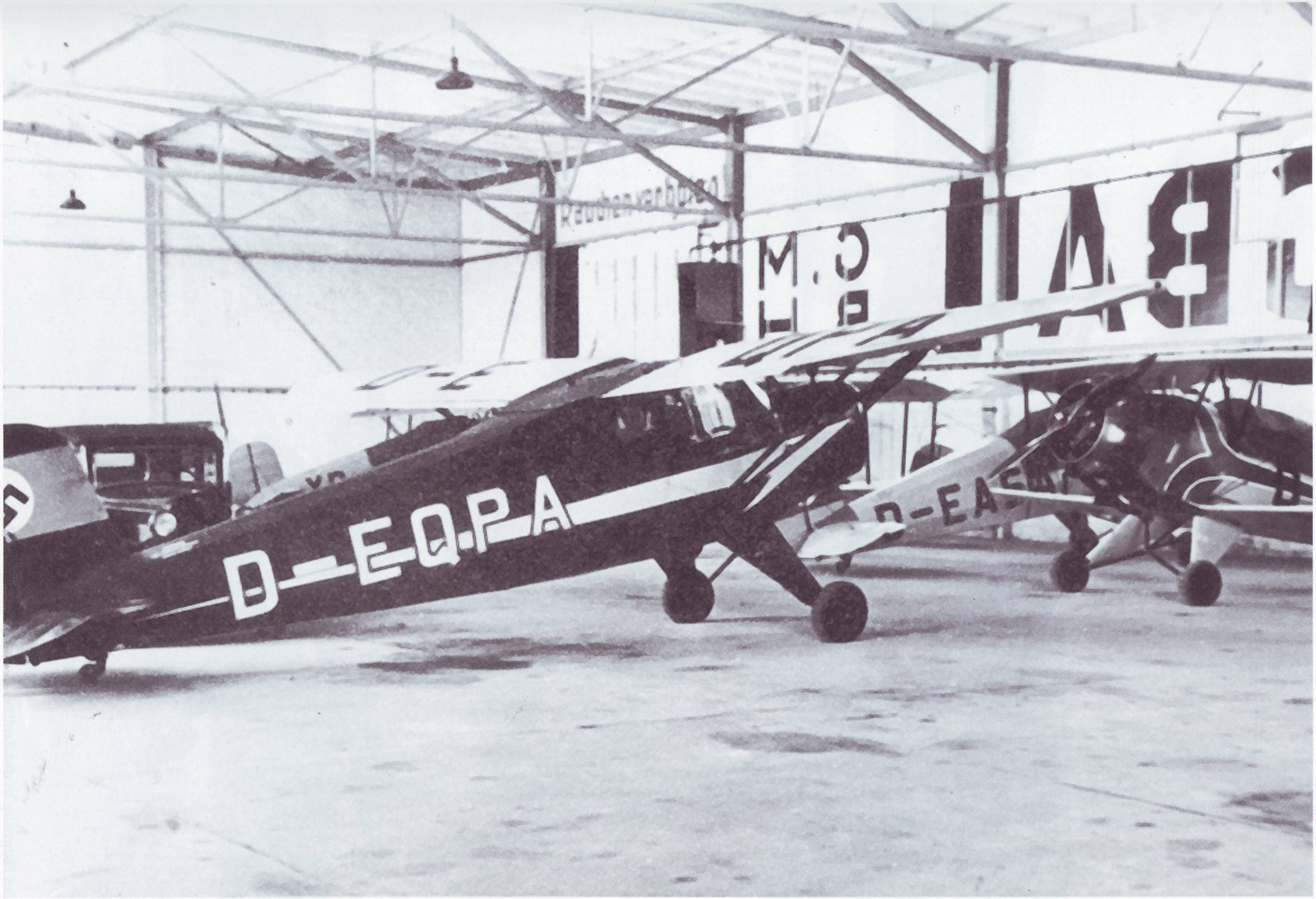
Flügelfläche:	12,84 qm	Landegeschwindigkeit:	70 km/h
Radspur:	1,85 m	Steigleistung:	195 m/min
Leergewicht:	375 kg	Dienstgipfel:	4000 m
Zuladung:	290 kg	Flugdauer:	3,5 h
Fluggewicht:	665 kg	Reichweite:	600 km
Flächenbelastung:	51,79 kg	Startstrecke:	150 m
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h	Landestrecke:	120 m
Reisegeschwindigkeit:	170 km/h	Verbrauch :	ca. 13 l



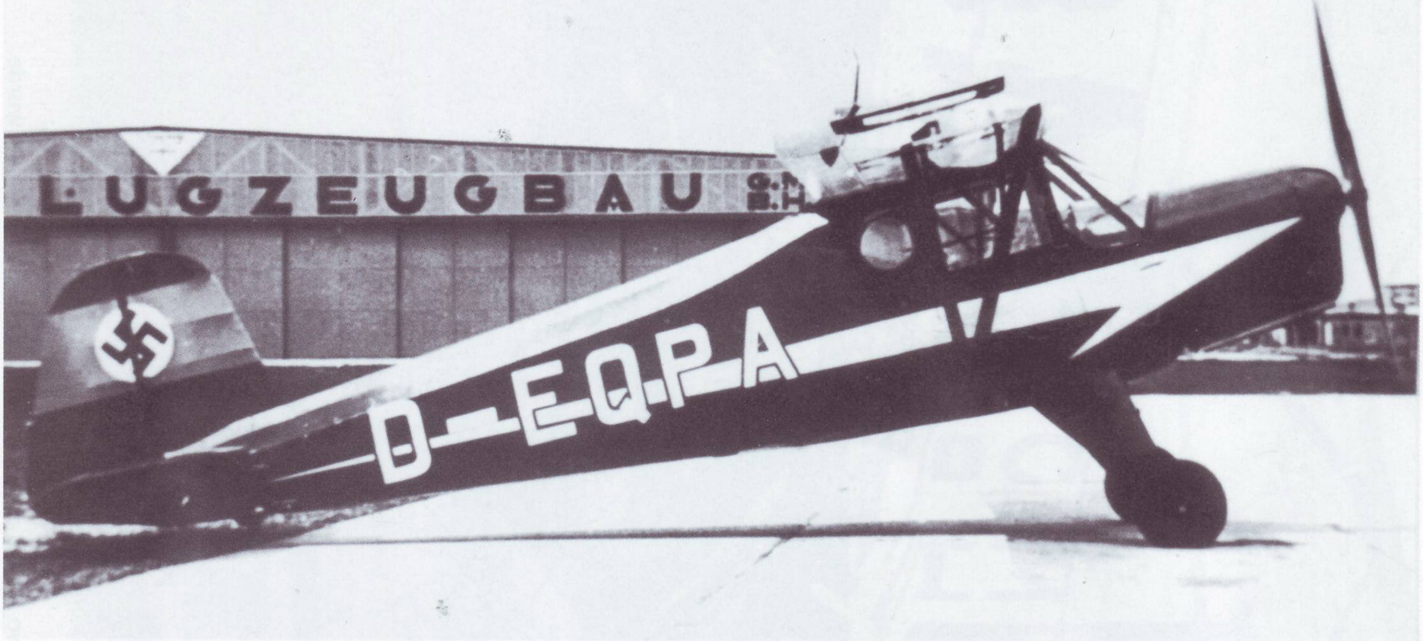
Die Bü 134 in ihrer Erstlackierung bei der Erprobung.

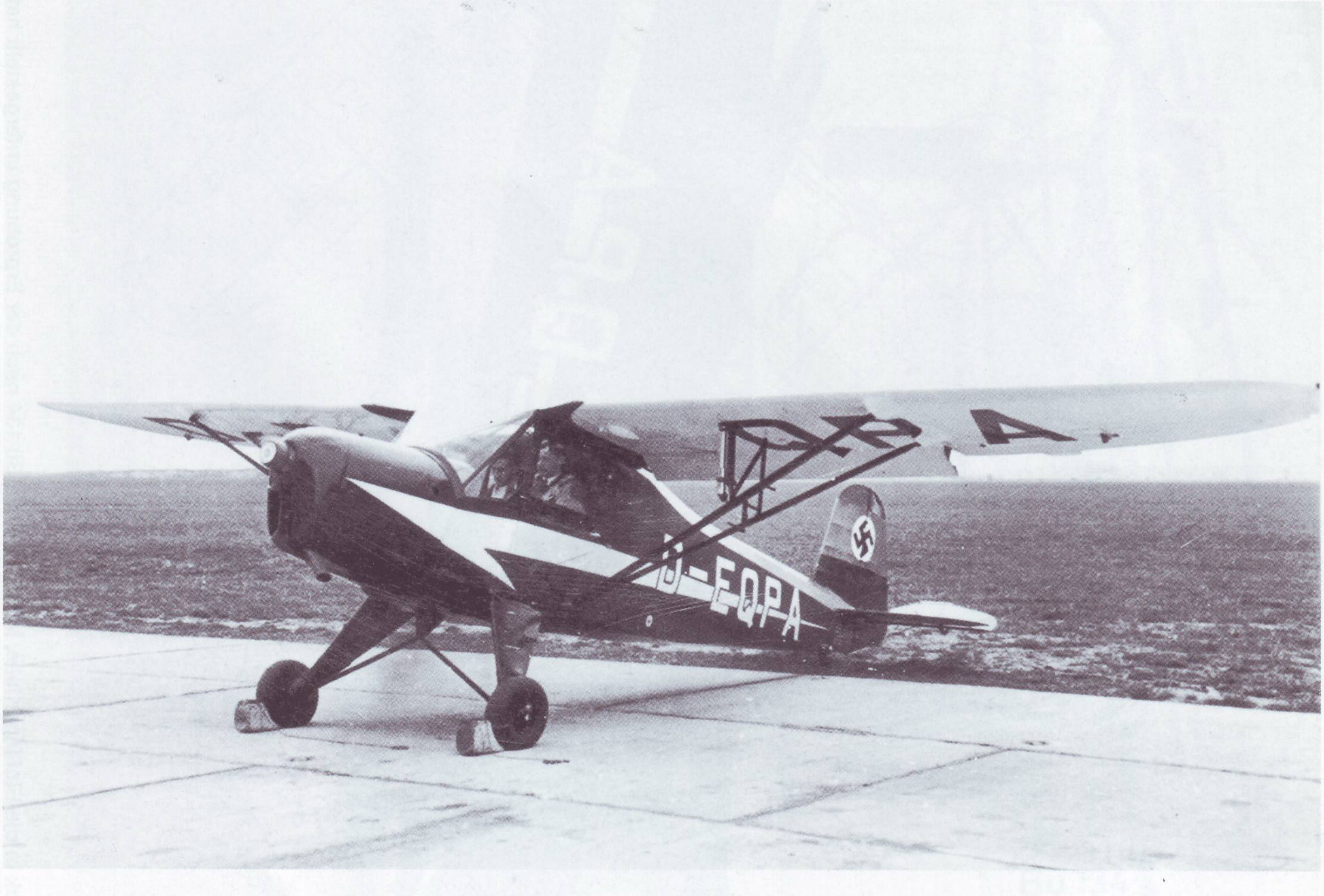

D-EQPA
D-EQPA
D-EQPA
EK

Bü 134

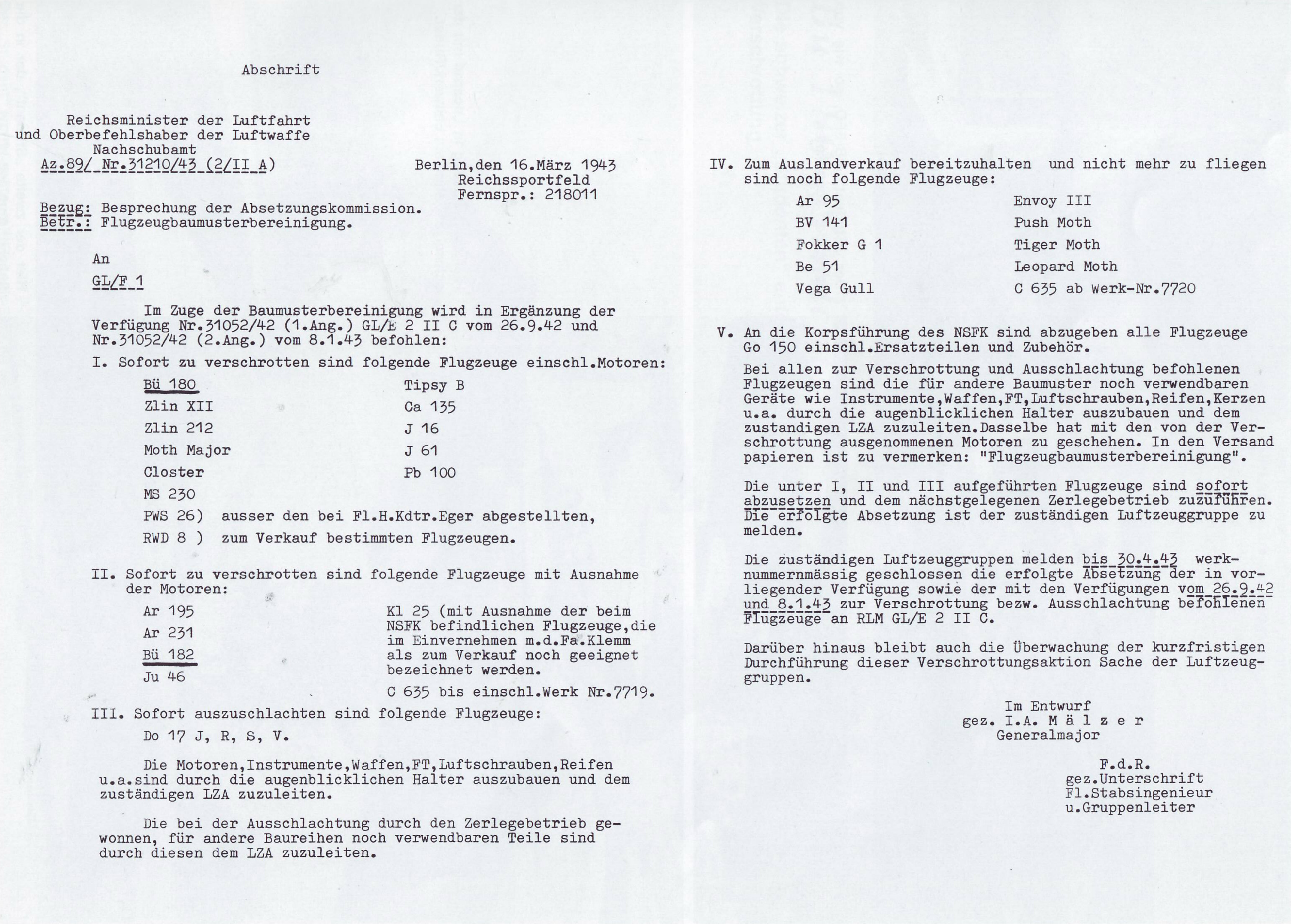

Rauchen verboten
D-EQPA
D-EA

Blick in die Einfliegerhalle, in der man die Bü 134 nach der Erprobung untergestellt hatte und wo sie bei der Brandkatastrophe mit zerstört wurde.


LUGZEUGBAU
D-EQPA



Hier das Flugzeug in der Endlackierung Dunkelgrün/Weiß.



Abschrift

Reichsminister der Luftfahrt
und Oberbefehlshaber der Luftwaffe
Nachschubamt
Az.89/ Nr.31210/43 (2/II A)

Berlin,den 16.März 1943
Reichssportfeld
Fernspr.: 218011

Bezug: Besprechung der Absetzungskommission.
Betr.: Flugzeugbaumusterbereinigung.

An
GL/F 1

Im Zuge der Baumusterbereinigung wird in Ergänzung der Verfügung Nr.31052/42 (1.Ang.) GL/E 2 II C vom 26.9.42 und Nr.31052/42 (2.Ang.) vom 8.1.43 befohlen:

I. Sofort zu verschrotten sind folgende Flugzeuge einschl.Motoren:

Bü 180
Zlin XII
Zlin 212
Moth Major
Closter
MS 230
PWS 26) ausser den bei Fl.H.Kdtr.Eger abgestellten,
RWD 8) zum Verkauf bestimmten Flugzeugen.

Tipsy B
Ca 135
J 16
J 61
Pb 100

II. Sofort zu verschrotten sind folgende Flugzeuge mit Ausnahme der Motoren:

Ar 195
Ar 231
Bü 182
Ju 46

Kl 25 (mit Ausnahme der beim NSFK befindlichen Flugzeuge,die im Einvernehmen m.d.Fa.Klemm als zum Verkauf noch geeignet bezeichnet werden.

C 635 bis einschl.Werk Nr.7719.

III. Sofort auszuschlachten sind folgende Flugzeuge:

Do 17 J, R, S, V.

Die Motoren,Instrumente,Waffen,FT,Luftschrauben,Reifen u.a.sind durch die augenblicklichen Halter auszubauen und dem zuständigen LZA zuzuleiten.

Die bei der Ausschlachtung durch den Zerlegebetrieb gewonnen, für andere Baureihen noch verwendbaren Teile sind durch diesen dem LZA zuzuleiten.

IV. Zum Auslandverkauf bereitzuhalten und nicht mehr zu fliegen sind noch folgende Flugzeuge:

Ar 95
BV 141
Fokker G 1
Be 51
Vega Gull

Envoy III
Push Moth
Tiger Moth
Leopard Moth
C 635 ab Werk-Nr.7720

V. An die Korpsführung des NSFK sind abzugeben alle Flugzeuge Go 150 einschl.Ersatzteilen und Zubehör.

Bei allen zur Verschrottung und Ausschlachtung befohlenen Flugzeugen sind die für andere Baumuster noch verwendbaren Geräte wie Instrumente,Waffen,FT,Luftschrauben,Reifen,Kerzen u.a. durch die augenblicklichen Halter auszubauen und dem zustandigen LZA zuzuleiten.Dasselbe hat mit den von der Verschrottung ausgenommenen Motoren zu geschehen. In den Versand papieren ist zu vermerken: "Flugzeugbaumusterbereinigung".

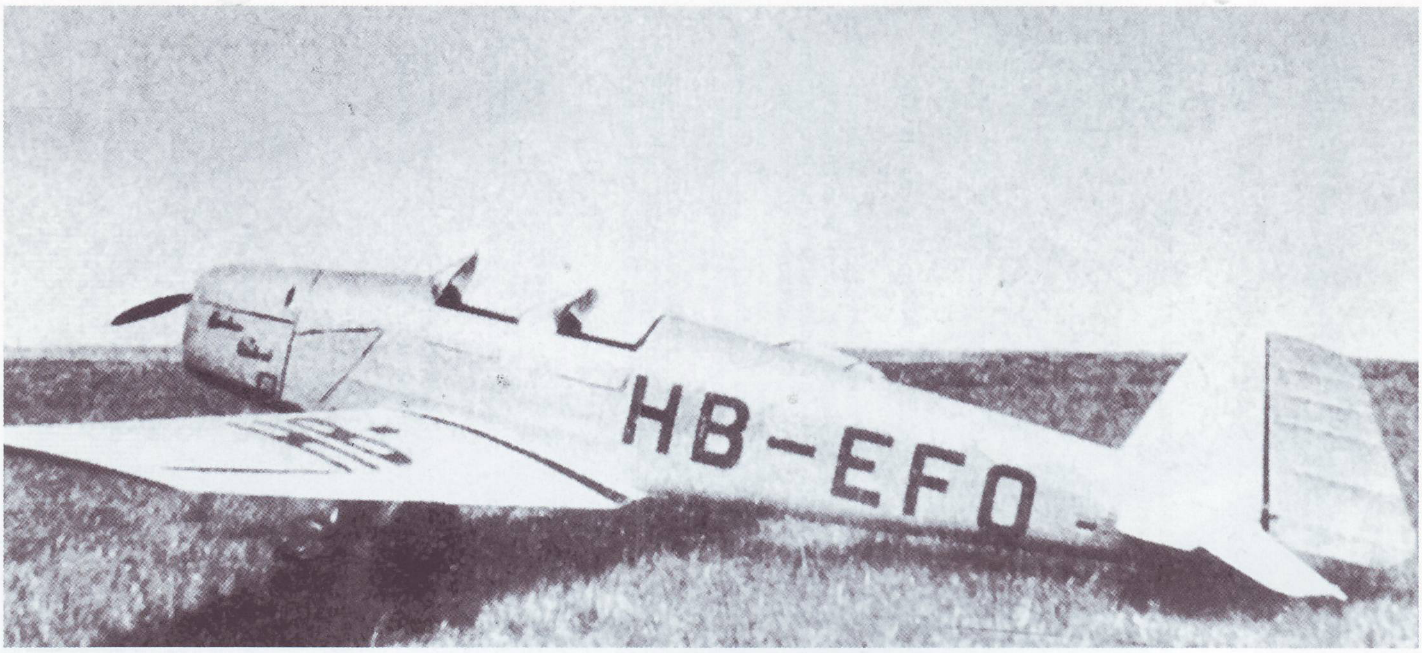
Die unter I, II und III aufgeführten Flugzeuge sind sofort abzusetzen und dem nächstgelegenen Zerlegebetrieb zuzuführen. Die erfolgte Absetzung ist der zuständigen Luftzeuggruppe zu melden.

Die zuständigen Luftzeuggruppen melden bis 30.4.43 werknummernmässig geschlossen die erfolgte Absetzung der in vorliegender Verfügung sowie der mit den Verfügungen vom 26.9.42 und 8.1.43 zur Verschrottung bezw. Ausschlachtung befohlenen Flugzeuge an RLM GL/E 2 II C.

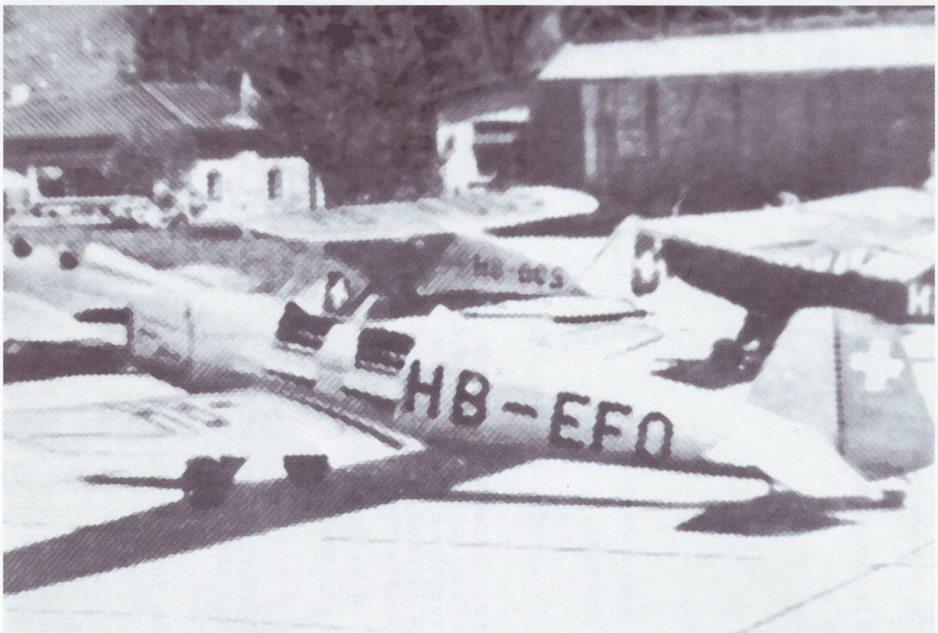
Darüber hinaus bleibt auch die Überwachung der kurzfristigen Durchführung dieser Verschrottungsaktion Sache der Luftzeuggruppen.

Im Entwurf
gez. I.A. Mälzer
Generalmajor

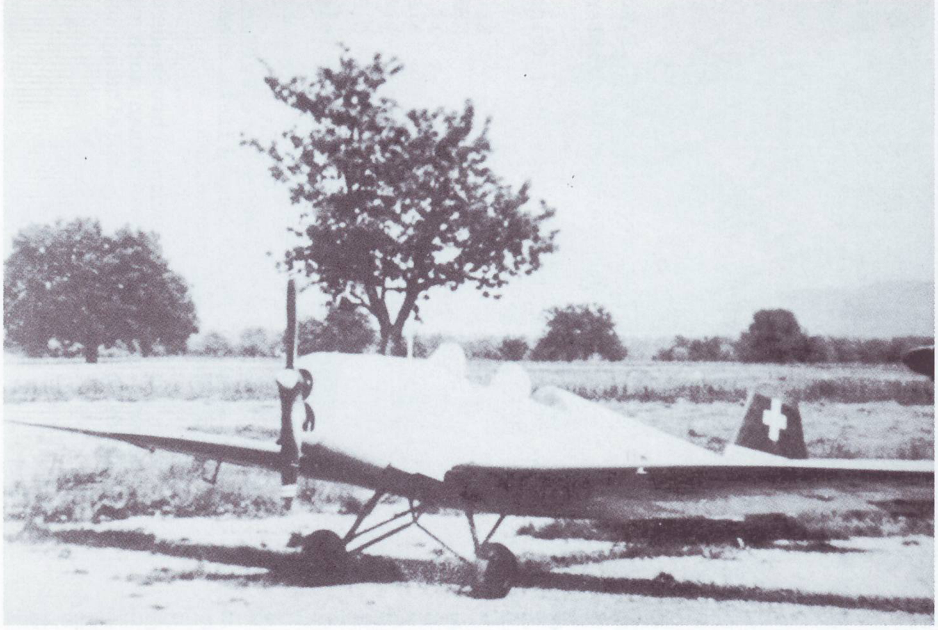
F.d.R.
gez.Unterschrift
Fl.Stabsingenieur
u.Gruppenleiter



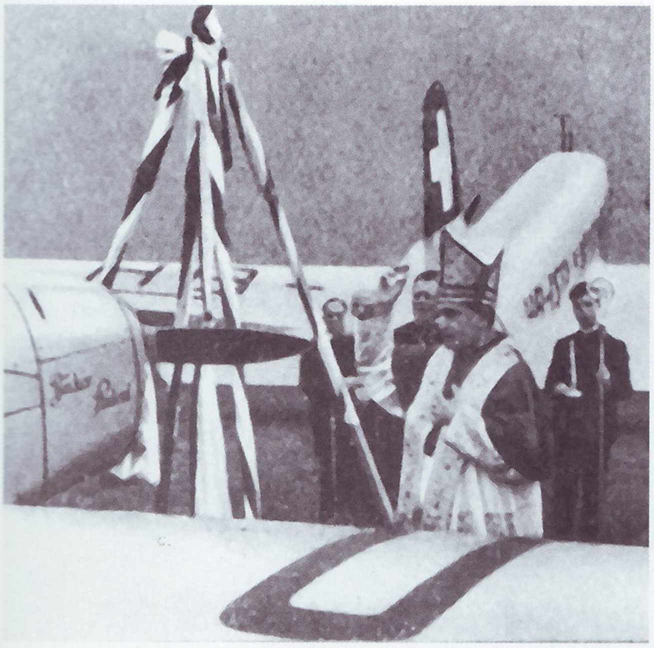
Der „Student“ HB-EFO, so wie von Rangsdorf ausgeliefert.



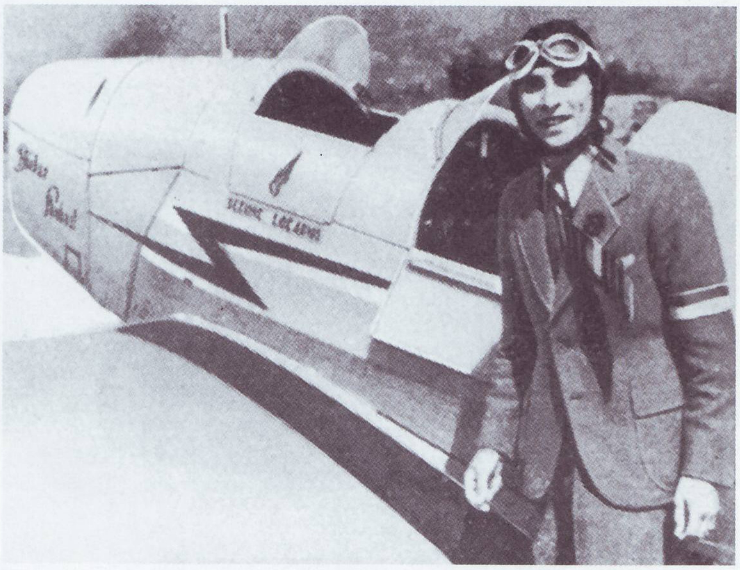
Hier das Flugzeug in Locarno mit der schweizer Fahne am Leitwerk/Ruder.



Hier der zweite „Student“, der in die Schweiz kam, HB-UTO.



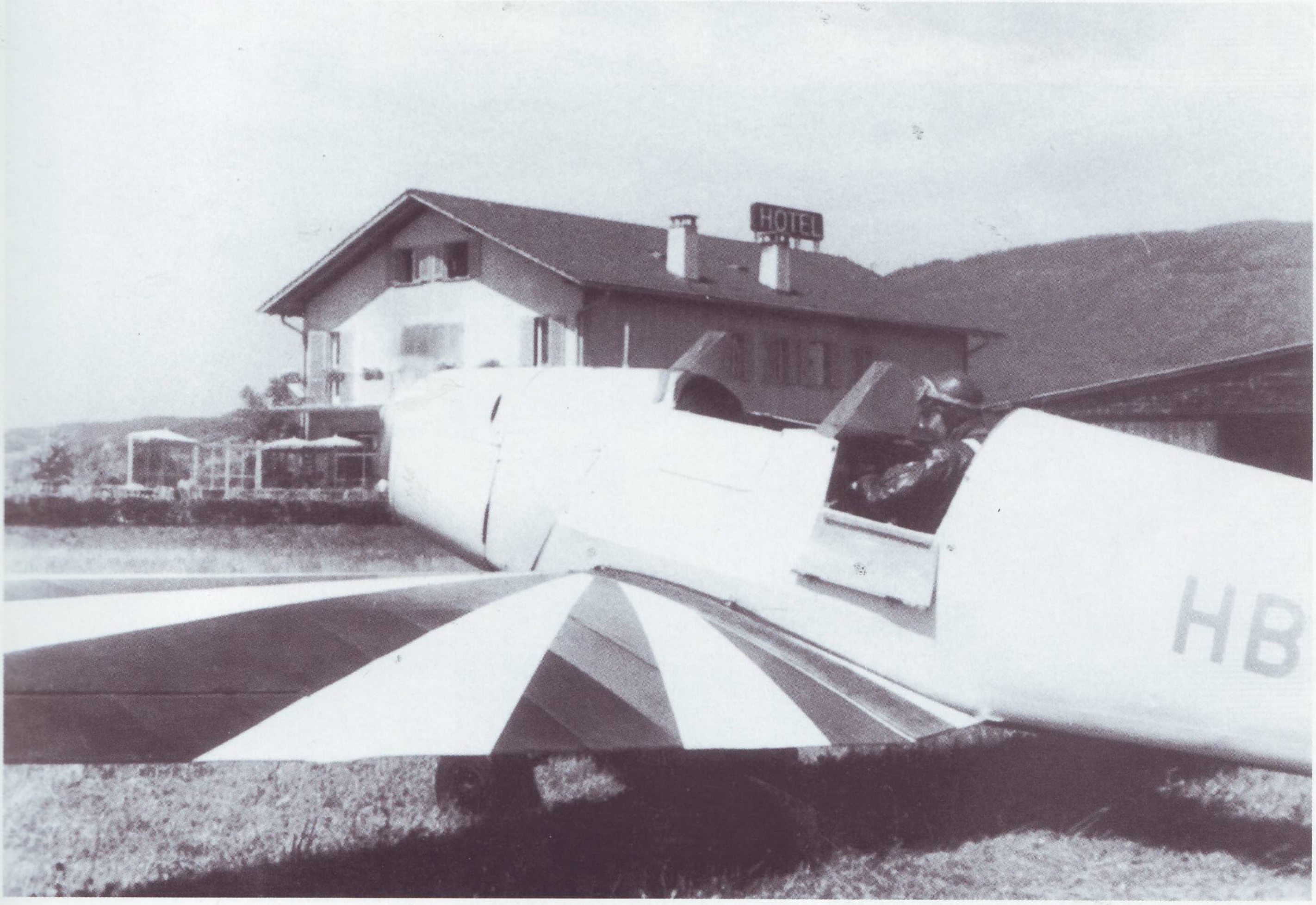
Der Bischof von Lugano segnet den „Student“ HB-UTO, der für den Aero Club aus Rangsdorf erworben wurde.



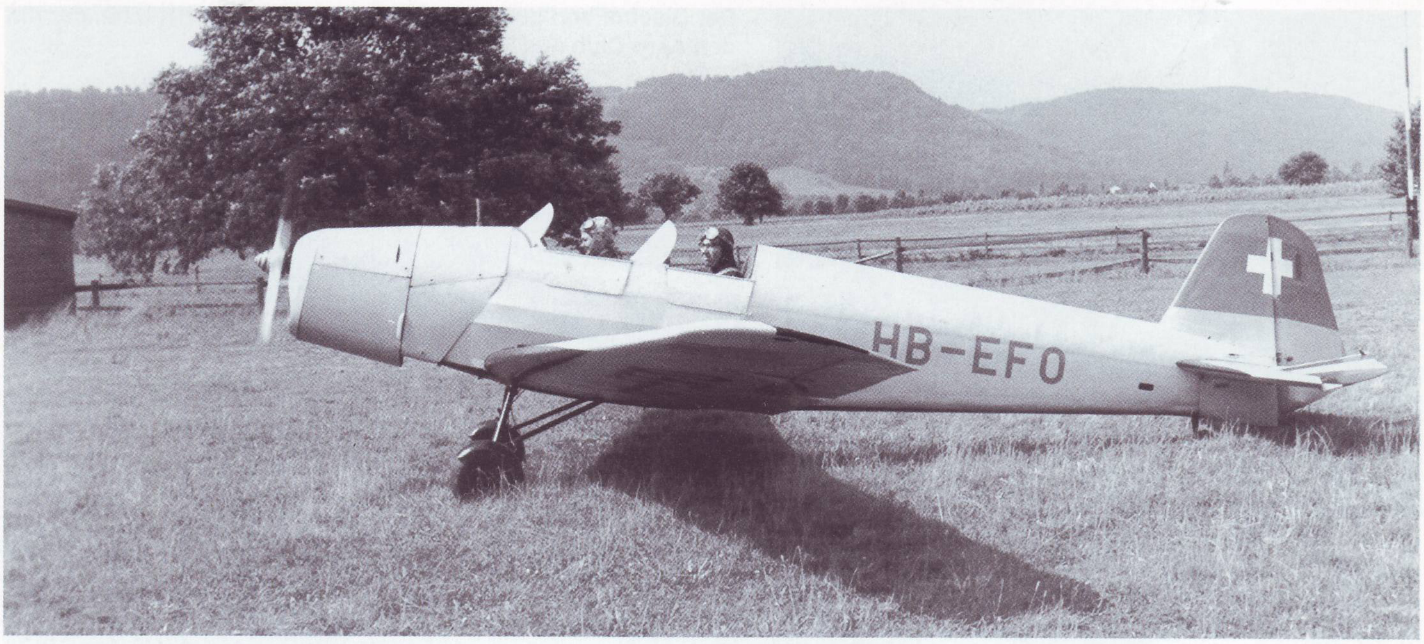
Einer der ersten, die mit dem neuen „Student“ flogen, war Ing. Italo Marazza, Präsident des Aero Club.

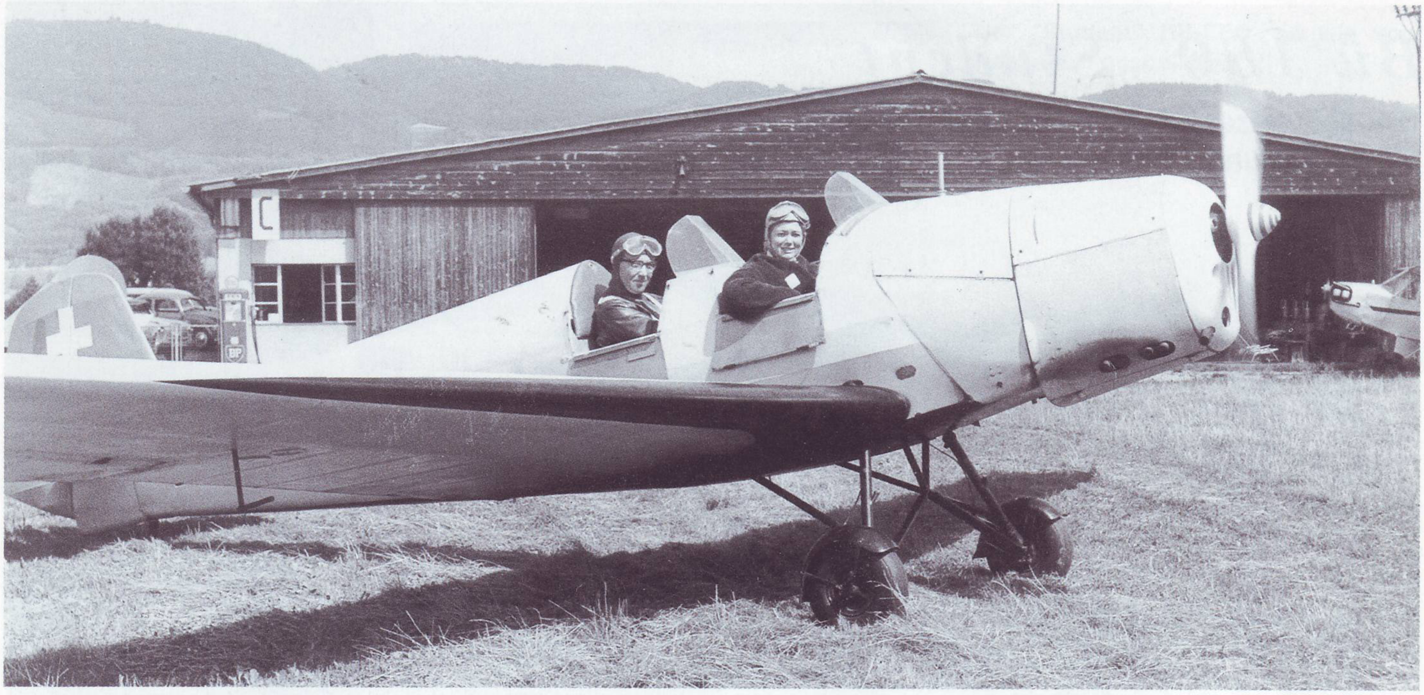
Bü 180 „Student“

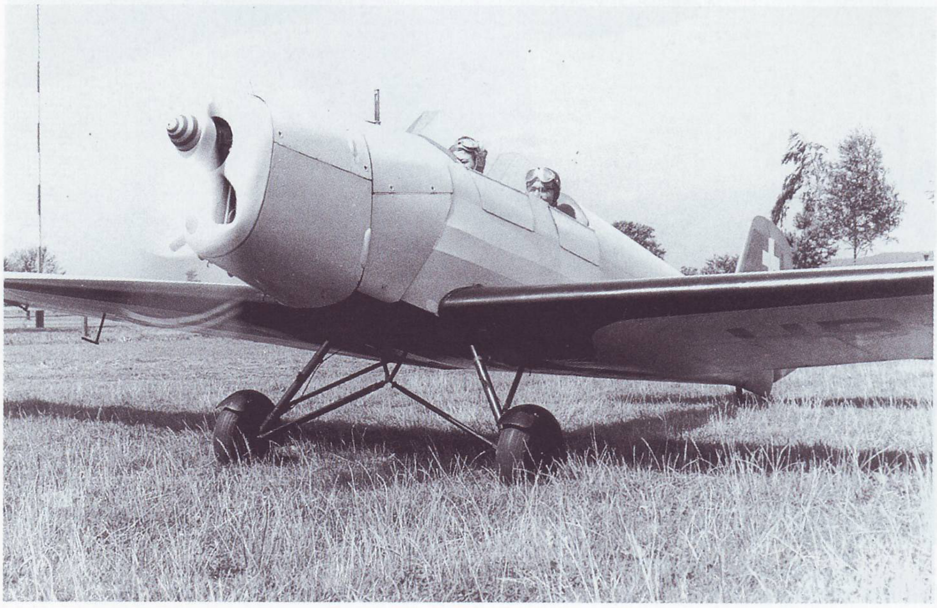
Die schweizer „Studenten“ entgingen der Verschrottung



Der „Student“ wurde später mit Fieseler-Streifen versehen.

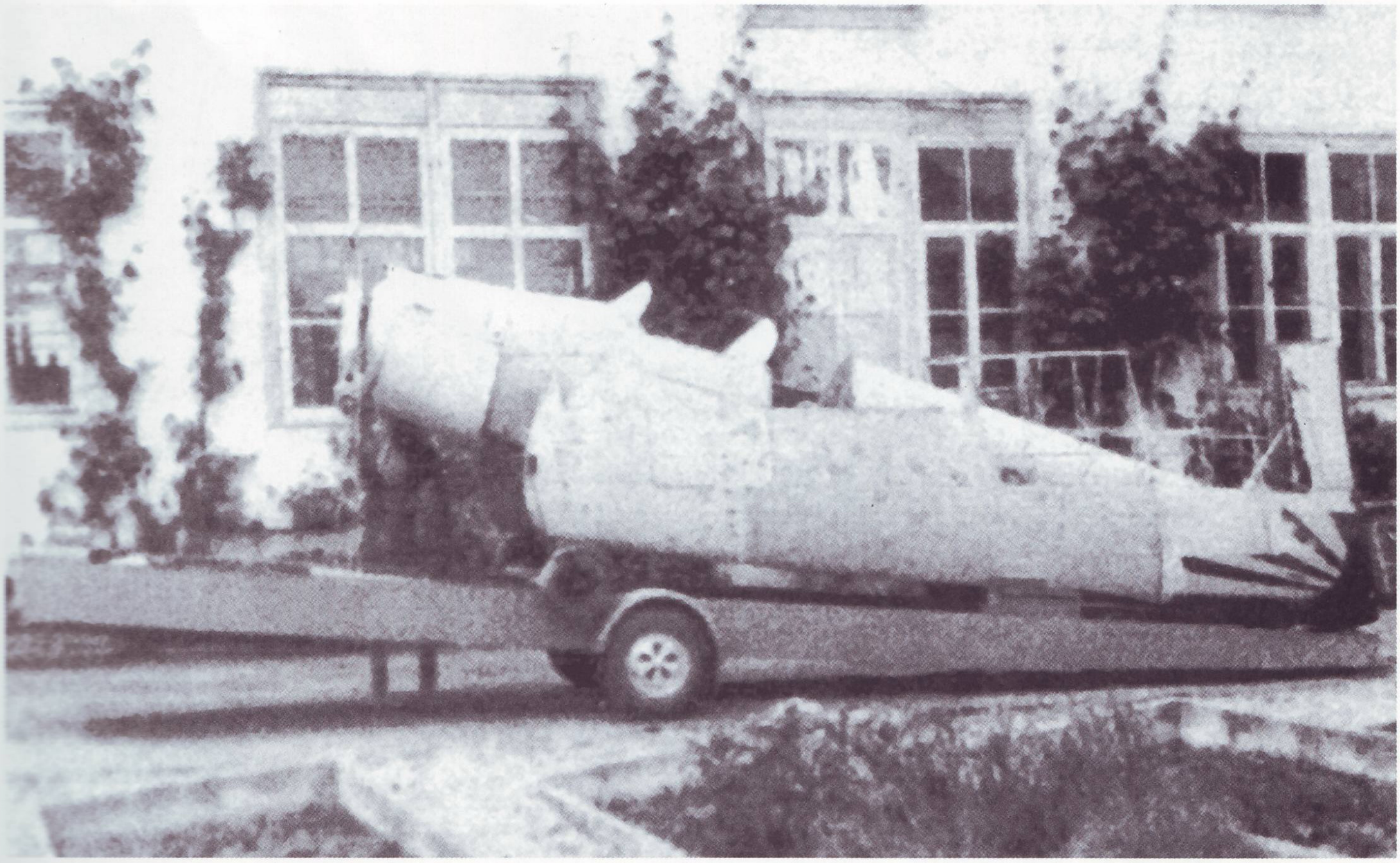




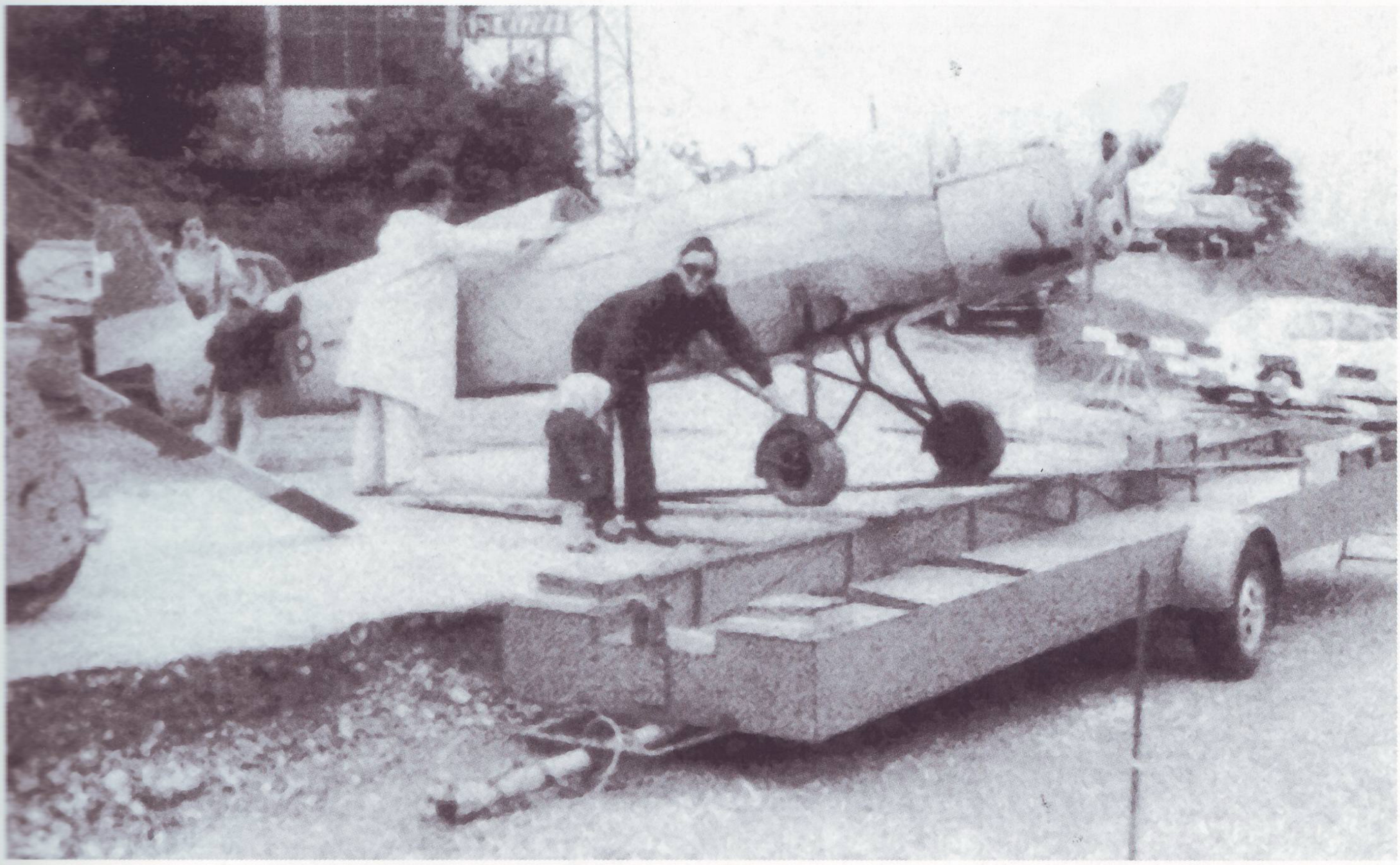


Der „Student“ HB-EFO als Schulflugzeug in Sisseln im August 1959.

Die „Studenten“ HB-UTO und HB-EFO in der Schweiz sind die einzigen Bü 180, die dem Verschrottungsbefehl entgingen und überlebten.



In den 60er Jahren kam der „Student“ HB-EFO nach Deutschland. Er wurde von Fritz Ulmer in Göppingen erworben und kam in sein Bücker-Studio/Museum.



Hier die HB-EFO verladen und festgemacht zur Abfahrt nach Deutschland. Das Flugzeug gehörte zuletzt Franz Berger in Locarno.

DIE PROFILE-SERIE

PREIS PRO HEFT
19,95 DM
PLUS PORTO

FLUGZEUG
Profile
BAe Harrier
Von der P-1127 zur AV-8B
7
Panavia
Mes
15
der Geschichte machte!

FLUGZEUG
Profile
Heinkel He 162
Die Geschichte des legendären „Volksjägers“
35

Nr. 1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr. 2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr. 3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr. 4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr. 5	Messerschmitt Bf 109 G/K	Best.-Nr. 1010
Nr. 6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr. 7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr. 8	Junkers Ju 87 A	Best.-Nr. 1014
Nr. 9	Focke Wulf 190 (Varianten)	Best.-Nr. 1021
Nr. 10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr. 11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr. 12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr. 13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr. 14	Flettner Fl 282	Best.-Nr. 1028
Nr. 15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr. 16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr. 17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr. 18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr. 19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr. 20	Siebel Fh 104/Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr. 21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr. 22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr. 23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr. 24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr. 25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043
Nr. 26	Stieglitz	Best.-Nr. 1044
Nr. 27	Bücker Bü 131 „Jungmann“	Best.-Nr. 1045
Nr. 28	Messerschmitt Bf 109 F	Best.-Nr. 1046
Nr. 29	Bücker Bü 133 „Jungmeister“	Best.-Nr. 1048
Nr. 30	Bücker Bü 181 „Bestmann“	Best.-Nr. 1049
Nr. 31	Raketenabfangjäger der Luftwaffe	Best.-Nr. 1050
Nr. 32	Lockheed P-38 Lightning	Best.-Nr. 1051
Nr. 33	Arado Ar 234	Best.-Nr. 1052
Nr. 34	Fieseler Fi 156 „Storch“	Best.-Nr. 1053
Nr. 35	Heinkel He 162	Best.-Nr. 1055

FLUGZEUG Publikations GmbH
Thomas-Mann-Straße 3
89257 Illertissen
Telefon 0 73 03/96 42 20
Fax 0 73 03/96 42 41